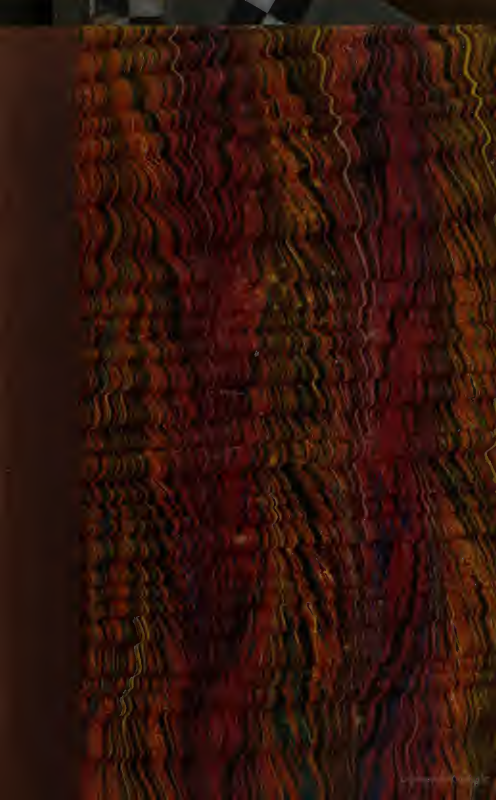


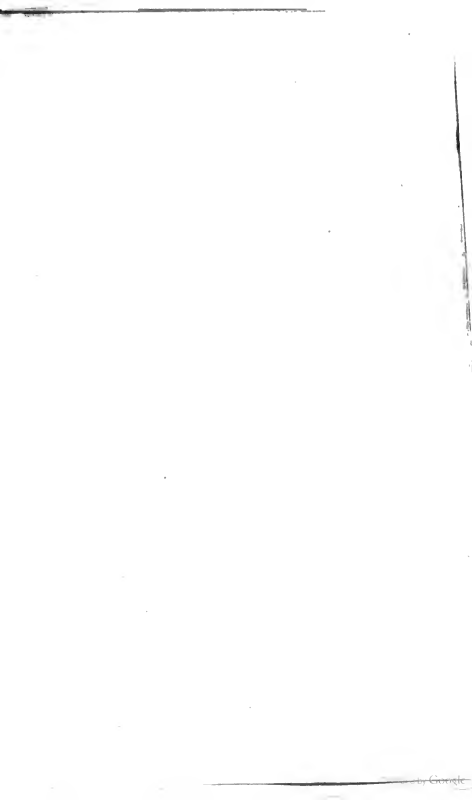


~~#-8~~
XXIII. 66



10 - 291.

DELLA MILIZIA MARITTIMA



DELLA MILIZIA MARITTIMA

DEGLI ANTICHI

FINO AL PERFEZIONAMENTO DELLE ARTIGLIERIE

STUDI STORICI

di

DOMENICO ELVEZIO BARTOLUCCI

CON ILLUSTRAZIONI E ALCUNI CENNI BIOGRAFICI

INTERO

a tre illustri Scrittori del medio evo.

FIRENZE

COI TIPI DI G. B. CAMPOLMI

1859

AI BENEVOLI LETTORI

Io veggio ben che giammai non si sazia
Nostro intelletto se il ver non lo illustra
Di fuor del qual nessun vero si spazia.

DANTE, *Parad. C. IV.*

La Milizia fu sempre speciale obbietto di studio presso i popoli dell' antiche e moderne età, in quanto che chiamata a difendere e conservare i diritti e la indipendenza degli Stati, ha il supremo interesse di far dipendere la loro prosperità dal suo indirizzo. Premessa questa grande verità, ormai passata nel dominio delle istorie di tutti i tempi; noi esordiremo col dire, che la Italia, al risorgimento dei Comuni, fu la prima tra le genti dell' Europa ad instaurarvi l' arte militare, scomparsa insieme colle fortune di Roma: essendo un fatto, che il magisterio degli armeggiamenti, o evoluzioni, prendesse allora tra noi a fare i suoi primi passi intorno al Carroccio, che era il sacro palladio dell' autonomia di quei piccoli e giovani Stati (1).

(1) *Mariano d' Ayala, Prolusione dell' Arte Militare, pag. 1.*

Non potendo l' arte militare andar disgiunta dalla scienza, ogni Stato dell' Italia, fin dai giorni d' Egidio Colonna, ed in ispecie dopo l' uso della polvere da sparo, ebbe i suoi scrittori di guerra. Ma quelli della Toscana nostra li superchiarono tutti, sì per la possanza dell' ingegno, sì per la copia della dottrina; siecome ehiaramente ce lo attestano le opere del Machiavelli, del Giannotti, del Nardi, del Biringuceio, dell' Altoni, del Fiammelli, del Maggi, di Franceseco di Giorgio Martini, di Leonardo da Vinci e d' altri molti. Se non che, cessati questi valenti uomini, la Toscana in genere non si curò di fecondarne le onorande fatiche: ond' è che nella terra d' Antonio Giacomini, di Francesco Ferrucci, di Giovanni dei Medici, di Leone e Piero Strozzi e d' altri capitani famosi, il progresso della sua letteratura militare (bisogna pur confessarlo) non rimase che un desiderio. Senza stare ora qui ad investigare la causa di questo fatto, d' altra parte inoppugnabile, noi soltanto dichiareremo, che sentendone vergogna non lieve, per il lustro ed il decoro dell' armi nostre ci stimammo in debito di contribuire, per la parte nostra, a farlo cessare, seguendo l' opera di quei generosi che coi loro scritti si resero tanto benemeriti delle nostre discipline, propagandone per ogni dove l' utile studio. Svolgendosi lo scibile militare nella guerra di Campagna, d' Assedio e Navale, noi non sapevamo a prima giunta a quali di questi tre modi di combattere avremmo accordata la preferenza. Ma ben ponderata la cosa, ed invocato Dio soecorrente agli sforzi delle povere menti de' mortali, ci risolvemmo per l' ultimo; sì perchè d' argomento poco noto all' universale; sì perchè ci sembrò forse

d' un' importanza assai maggiore degli altri, come ora ci affretteremo a dimostrare.

La guerra di mare ha esercitato in tutti i tempi una grande azione sulla sorte dei popoli, ove si consideri che la battaglia d' Azio decise dei destini del mondo, la disfatta dei Pisani alla Meloria fu l' infando principio della loro decadenza. E chi non sa, venendo a' tempi a noi più vicini, che una battaglia vinta dagli Inglesi al Canada, fu loro feconda d' ulteriori conquiste; ed altra da essi del pari trionfata ad Aboukir, li pose in grado di dettare novelle sorti all' Europa? Nè solo il tridente di Nettuno fu arbitro degli imperi, ma altresì bell' argomento della loro prosperità e più avanzata cultura; quando si ponga mente (a citarne dei domestici esempi) che le poderose navali armate dell' Italia, col difendere da ogni attentato la sicurezza de' suoi oltremarini commerci, sì li fecero prosperare, che noi diventammo i popoli più doviziosi d' Europa (1), ed anche i

(1) Confortano il nostro asserito questi ragguagli statistici del commercio che i Veneziani facevano nel secolo XV colla sola Lombardia. Si acquistavano da essi, infatti, a Tortona, Alessandria e Novara, 6,000 pezze di panno lano, pel valore di Zecchini 90,000 —
Pavia ne forniva da 3,000, pel valore di. » 45,000 —
Milano 4,000, per il prezzo di. » 120,000 —
Monza 6,000, per. » 90,000 —
Brescia 500, per
Bergamo 10,000, per. » 110,000 —
Cremona somministrava fustagni per » 30,000 —

Permettano i Lombardi, acquistando dai Veneziani:

Cotone, pel valore di. Zecchini 200,000 —
— filato » 30,000 —
Lana catalana » 30,000 —
Lana francese. » 120,000 —

primi a farvi fiorire quelle discipline che pure avevano contribuito ad adagiare noi stessi in tal condizione. Di fatto, le nostre navali forze facendoci comunicare liberamente coll' Oriente, ci fu dato avvantaggiarci nella perizia della mercatura, apprendendo dagli Arabi le numeriche cifre (1), che resero del calcolo quasi un' arte novella; ed oltracciò, pei progressi fatti nella

Panni d' oro e di seta	Zecchini	250,000 —
Pepe	»	300,000 —
Cannella	»	64,000 —
Zenzero	»	80,000 —
Zucchero	»	250,000 —
Indaco e grana	»	50,000 —
Sapone	»	250,000 —
Schiavi	»	30,000 —
Sate	»	1,000,000 —

(Venezia e le sue Lagune, tom. 1, p. 1, 175).

(1) Leonardo Fibonacci, cittadino e mercadante pisano, fu quello che fece uote all' Europa le numeriche cifre degli Arabi, che essi alla lor volta appresero dagl' Indiani, facendole sostituire nel calcolo ai numeri romanì. I suoi concittadini, heu lungi dal non far verun conto di questo grand' uomo ad onta della sua alta dottrina, come asserisce il Libri nella sua Storia delle Matematiche in Italia, se l' ebbero appunto per ciò la grandissima estimazione; come sta luminosamente ad attestarclo questa unica e sincrona memoria del secolo XIII (1202), riguardante cotesto padre dell' algebra moderna. « Considerando l' onore e l' utile della nostra città e dei cittadini, che vien loro conferito per la dottrina, quanto per l' assiduo servizio del discreto e sapiente uomo maestro Bigolli (tale sembra essere stato il cognome della sua famiglia) nell' abacare le stime e i conteggi della sua città, e suo governo ed altro, quante volte se ne porge l' occasione; col presente decreto stabiliamo, che debba darsi ad esso Leonardo, per amore e grato animo, e prerogativa del suo sapere, ed anche delle fatiche che sostiene nell' esaminare e saldare le stime predette del Comune, a titolo di mercede e di onorario, lire venti di danaro annuali, e le consuete prestazioni; ed esso, secondo il solito, serva il Comune ». (*Archivio Storico Italiano, Nuova Serie*, tom. VI, par. 11, pag. 241).

nautica stessa, mediante la cognizione dell'ago calamitato, fin d'allora i piloti presero anche più a discostarsi dalle coste, ed a girne per l'onde securi, senza pericolo di smarrirsi. Nè vuolsi omettere, che bella cagione di tal nostro primato, fu l'aver distesi altresì i nostri traffici fino ai più lontani mari del Levante e del Ponente: per il che vennero da noi stessi a crearsi i Consolati di Mare, le leggi nautiche, le banche di commercio, ed altre utili istituzioni che anche oggi rimangono ad attestare la potenza del genio italiano.

Questi ed altri consimili fatti, di cui sono ricche le antiche e moderne storie, avendoci hastantemente fatto conoscere quanto la guerra navale abbia di per sè stessa maggiore interesse della guerra terrestre e d'assedio, abbiamo su ciò tessuto il presente lavoro, diviso in due parti. — Nella prima, dopo aver dato un cenno sull'origine della navigazione, e sulle armate navali in genere dei popoli marittimi dell'antiche età e dei tempi del loro decadimento, e di quelli che, con maggiore esattezza di vocabolo, si chiamano del Medio Evo, fino all'epoca in cui cominciarono a perfezionarsi le odierne artiglierie; scendiamo a narrare particolarmente dei loro ordinamenti, o sistemi amministrativi. — Nella seconda, poi, della lor tattica o modo di combattere fino all'epoca predetta, in cui le novelle armi da trarre, ridotte nella lor debita forma, ne cambiarono tutto quanto il magistero.

Avendo così dato alla nostra fatica anche un interesse d'attualità, ci giova sperare che i nostri fratelli d'arme, coi quali ne avemmo a comune i perigli, ed ogni cultore delle guerresche discipline, saranno per

farle una benevola accoglienza. Ma se, a malgrado delle speranze concepite, avessimo in sorte che le cure da noi prese non corrispondessero alla loro aspettativa, noi confidiamo che ciò vogliasi attribuire, anzichè a difetto della nostra volontà, alla difficoltà pur grande della materia medesima, ed alla tenuità del nostro ingegno.

PARTE PRIMA.

CAPITOLO I.

INTRODUZIONE. — *Dell' Origine della Navigazione, e dell' Armate Navali in genere, dei primi tempi dell' antichità, fino all' età moderna.*

I geroglifici degli Egiziani, ed i caratteri scolpiti sui ruderi di Persepoli, chiaro ci attestano che l'Africa e l'Asia furono le prime sedi della civiltà mondiale. Per lo che non ci maraviglieremo se Sanconiatone asserisce, che l'arte della navigazione ebbe la sua origine sulle coste della Siria, là dove sorsero quei ricchi empori dell'orientale commercio, Tiro e Sidone. Gli uragani (narra l'antichissimo storico (1)), irrompendo ad un tratto nella foresta di Tiro, vari alberi, colpiti dalla folgore, presero fuoco; e ben presto la vorace fiamma ridusse in cenere quella foresta. In tal confusione, Osous pigliò un ceppo d'albero, ed osò il primo avventurarsi sui piani dell'onde. Ora, a questo ceppo informe ed isolato d'Osous, successe la zattera di Chrysoro, che col lento progredire dell'arti delle navali costruzioni, si trasformò nella

(1) *Sanconiatone*, in Eus. Praep. ev., Tom. I, lib. I, cap. VII, pag. 25, ediz. di Basilea.

galera del Filopatore, nel vascello dai cento cannoni, e nella fregata a vapore dei nostri tempi. Narrandosi da altri storici (1) che gli Egiziani anche avanti che avessero conosciuta la zattera di Chrysoro, avevano delle barche costruite d'una specie d'arboscello spinoso (*acacia aegyptiaca* o gaggia d'Egitto), e nell'interno intessute di giunchi; parrebbe che la priorità dello stupendo trovato si dovesse agli Egiziani, anzichè ai Fenici. A noi, però, non giova il dissertare su tale argomento, perchè gli alti tempi nei quali si vuole che accadesse questa scoperta, appartengono più alla mitologia che alla storia: ed invece staremo contenti ad accennare, che gli Egiziani, per le loro marittime imprese, in particolare sotto il loro gran re Sesostri, sulle quali non può cader dubbio perchè l'epoca che le abbraccia non è l'eroica (2), parteciparono coi Fenici la gloria di venir reputati i primi popoli navarchi della terra.

Le navi da guerra degli antichi si dividevano, per la lor forma, in rotonde, lunghe e miste. Le navi rotonde, inventate dai Fenici, prendevano questo nome per avere la carena convessa, e la lunghezza della sponda in linea curva. Le lunghe, inventate dagli Egiziani, assumevano una tale appellazione per avere il fondo piatto, e la carena poco incurvata, e la lun-

(1) *Erodoto* volgarizzato dal Bojardo, Lib. II, cap. VI, pag. 54, ediz. di Venezia.

(2) Le imprese marittime di Sesostri, in ispecie quelle delle Iodie, quatonque impognate da molti storici, sono per altro attestate dai migliori: come rilevasi da Strabone nella Collana degli antichi storici greci volgarizzati, Vol. V, lib. XVI, cap. IV, pag. 172, ediz. Milanesa 1835; e da Tacito Aooali del Davanzati, lib. II, pag. 48, ediz. Fior. MDCXLI; e dietro la scorta di questi e di altri scrittori, da quel dottissimo e robusto ingegno del nostro Giovaso Domeico Romagoosi.

ghezza della sponda totalmente in linea retta. Miste erano quelle che partecipavano delle due forme. Delle navi rotonde, se ne servivano per combattere, ed anche per trafficare; delle lunghe, essenzialmente, per combattere; e delle miste, solo pei militari trasporti degli uomini e dei cavalli (1). Pressochè tutte le navi da guerra degli antichi, portavano sì a poppa che a prora delle altissime torri, che s'innalzavano fino alle mura delle combattute città. Il loro centro era formato a guisa di trinceramento, dietro il quale si postavano gli armati di grave armatura e gli arcieri, coi carri, le catapulte ed altre macchine; che altro non erano se non molle e leve possenti, le quali attestavano della bella semplicità degli antichi nella meccanica.

Una dettagliata descrizione, tramandataci da Moschio, del vascello fatto costruire da Gerone re di Sicilia, per farne dono a Tolomeo Filadelfo re d'Egitto, ci farà meglio conoscere la costruzione e l'armamento di questi navi dell'antichità; e nel tempo stesso, a quale stato di perfezionamento erano giunte allora tra noi non solo la navale architettura, ma l'arti tutte quante. Questo mostruoso naviglio, costruito sul disegno d'Archimede, veniva appellato il Siracusano, ed aveva ben venti ordini di remi (2).

(1) *Rondelet*, Memoria sulla Marina dei Greci e Romani p. 15.

(2) Ad uno dei migliori nostri costruttori di navi, che ci asteniamo dal nominare per non offendere la sua rara modestia, avendogli noi fatta esaminare questa nostra fatica, sembrò un'araba novella, che questo vascello di Gerone avesse venti ordini di remi; non potendosi da esso concepire come fosse stato costruito con tale altezza dal livello del mare, che divisa in venti ponti o ordini di remi, rimanesse lo spazio necessario per l'azione dei remiganti, e per ogni altra bisogna. Ondechè egli stimava, invece, che lo scrittore per ordine di

Diviso in tre piani, o ponti, il piano inferiore serviva per gli approvvigionamenti e per la zavorra; e quello di mezzo ed il superiore, per le camere degli equipaggi. Il cortile del piano di mezzo conduceva, da una parte, a trenta stanze di quattro letti ciascuna ad uso dei graduati; e dall'altra, a quindici per le ciurme. All'estremità, poi, della poppa stavano le cucine, e tre salotti da pranzare pavimentati a mosaico; laddove era effigiata la Iliade d'Omero, e dove il soffitto, le porte e gli stipiti erano stati lavorati con tutto quanto il magistero dell'arte. Al piano superiore vedevasi un ginnasio con portici, ed intorno ad essi fiorivano giardini d'ogni generazione di piante. In fondo, ammiravasi un tempio sacro a Venere, e dove in una camera a tre letti, distendevasi un pavimento, formato a combinati lavori di agata e d'altre pietre preziose della ricca e fertile Sicilia. Le modanature, gli stipiti, il soffitto, il sopraornato, erano mirabili per capolavori di scultura e pittura. Là pure si vedeva un edificio chiamato *Scolasterion*, contenente una sala a cinque letti; e, a far fede dell'avanzata cultura dei Siculi, una biblioteca ed una stanza da bagno, colla incorniciatura e le porte di bosso. Al vertice del frontone, scorgevasi una specie di quadrante solare, detto *polo*, ad imitazione di quello dell'Acradina (1). Erano

remi avesse voluto intendere coppie a pariglie, e che gli urdini dei remi propriamente detti, non fossero che tre; tanti, cioè, quanti erano i ponti in esso esistenti. Ma noi, per non esser dell'arte, non osiamo stabilire un giudizio su questa opinione del nostro lennico, e lasciammo che se ne prenda l'assunto chi non si trova nel nostro caso, accontentandoci d'averla semplicemente accennata.

(1) La più bella parte della città di Siracusa, che si specchia nelle acque.

nei bagni tre caldaje di rame, ed 'un vaso a foggia di tino, d'un sol pezzo di pietra taormina (1), capace di cinque metrete d'acqua (2). V'erano costruite abitazioni pei cavalieri e palafrenieri, e dieci separate scuderie situate da ogni banda del bordo; con granai pei foraggi, e magazzini di commestibili pei padroni e pei servi. Dal lato della poppa, era pur costruita una gran conserva, che conteneva dieci mila metrete d'acqua (3), formata di tavole rivestite di tela, ed intonacate di pece: quindi un vivajo foderato di lastre di piombo, e pieno d'acqua; nel quale nutrivansi molti pesci. I forni e mulini, la cucina ed altri locali ad uso dei rancieri, costrutti all'esterno, posavano su travi di legno aggettanti una dall'altra a poca distanza. Lo esterno di questa magnifica nave era decorato d'atlanti, alti sei cubiti (4), collocati a distanze eguali, per reggere lo sporto dei tavolati superiori. Nello spazio che era tra ognuna di queste figure, v'erano praticati tre sportelli a scarmo pei remi. Il sopraornato, ricco di bellissimi dipinti, attirava gli sguardi degli spettatori. I fortificamenti del

(1) Specie di marmo tratto dalle cave di *Tauromenium*, ora *Taormina*.

(2) La metreta, o mezzaruota, è una misura greca corrispondente, a detta di Pautou, ad un cubito greco, ossia 1,504 pollici, $\frac{2}{3}$, o ad $\frac{1}{6}$ di moggio, o 31 pinte e $\frac{1}{3}$; ed in misura noova francese, a 0, o 29,791 di metro cubico, o 30 litri. E però le cinque metrete che conteneva questo vaso, corrisponderano a 4 piedi $\frac{419}{1,778}$; un poco più di un mezzo moggio, o quattro secchie d'acqua, corrispondenti a 150 litri.

(3) Duecentodiciannove moggia, o 59 metri $\frac{419}{1,778}$ cubi, o 1752 piedi cubici e $\frac{1}{3}$.

(4) Se erano cubiti greci, queste figure dovevano avere otto piedi, 7 pollici, $\frac{1}{3}$; ossia 2 metri, 790 millimetri.

piano superiore, consistevano in otto torri, proporzionate alla grandezza del naviglio: cioè, due a poppa e due a prora, e l'altre nell'intervallo, munite di merli ed aperture per lanciare pietre sugli assediati; e ciascuna difesa da quattro uomini armati di tutt'armi, e di due arcieri. Lungo il bordo della nave, si vedeva una specie di muro o bastione, sópravi tre specie di macchine, inventate da Archimede: le une potevano lanciare pietre del peso di tre talenti (1); l'altre, dardi di dodici cubiti (2) di lunghezza, alla distanza d'uno stadio (3); e, finalmente, altri scagliavano grosse travi, sospese in questa specie di bastione. Questa nave contava tre alberi; a ciascuno dei quali v'era accomodata certa specie di palchi, carichi di pietre e palle di piombo, da lanciarsi contro gli assediati. Vi s'era pure aggiunto, all'esterno, un trinceramento con punte di ferro, per impedire al nemico di venirne all'arrembaggio, e raffi dello stesso metallo, da lanciar sulle navi nemiche ed aggrapparle, per tenerle esposte al tempestar delle macchine (4).

(1) Il talento valeva 60 mine, ciascuna di 14 once e $\frac{1}{8}$, o 457 gramme: il che dà per il talento, 54 libre. 12 once e $\frac{3}{4}$; o 36 chilogrammi, 825 gramme. E però le pietre di tre talenti equivalevano a 164 libre, 6 once e $\frac{3}{4}$; ossia ad 80 chilogrammi, 475 gramme.

(2) Il cubito greco essendo di pollici 17 $\frac{3}{16}$, ossia 465 millimetri, questi dardi avevano 17 piedi, 2 pollici e $\frac{1}{4}$; ossia 5 metri, 58 centimetri.

(3) Lo Stadio era di 600 piedi greci, ossia 625 piedi romani, corrispondenti a 572 piedi francesi, 11 pollici; ossia 95 tese, due piedi, 11 pollici; o a 186 metri. Come non ci facciamo belli di avere da noi trovate queste notizie su i pesi e le misure dell'antichità, che trascrivemmo alla lettera dalla citata opera di Rondelet, così della loro esattezza non vorremmo farci mallevadori.

(4) Rondelet, Memoria sulla Marineria degli Antichi, pag. 7.

— Finiamo di compendiare la descrizione di questo colossale rampollo della meschina zattera di Chrysoro, coll' accennare altresì, ch'esso era della portata di dodici mila tonnellate; e vi era stato impiegato tanto legname, da poter servire alla costruzione di sessanta galere comuni.

Quantunque gli antichi ben conoscessero l'uso delle vele, si ritiene che, per consueta forza locomotrice dei loro bastimenti, si servissero ordinariamente dei remi, in ispecie nel combattimento; durante il quale piegavano le vele e abbassavano gli alberi sul ponte. Il Paganesimo attribuisce la loro invenzione a Dedalo, in quanto che le ali da lui inventate per fuggire dal laberinto di Creta, altro non fossero se non vele poste al naviglio, col quale egli deluse la vigilanza del vecchio Minosse. Narrasi che ciascuna nazione le avesse alla sua foggia: quindi è che gli Egiziani le avevano di papiro, gli antichi Britanni di cuojo, gl' Italiani di giunco, ed i Greci intessute di lino. Le prime navi da guerra dei Greci e dei Romani, non avevano che un albero altissimo, chiamato *malus*. L' àncora, lo scandaglio, il timone, erano pure strumenti dell' antica navigazione. L' àncora fu inventata dagli Etruschi; ed in principio, altro non era che una pesantissima e rozza pietra, forata al centro e legata ad un canapo. Ma, col progredire delle navali costruzioni, quest' ordigno fu fornito d' un dente, che mordeva il fondo del mare, e vi s' internava mediante il proprio peso. Varie erano l' àncore che aveva una nave; e quella di Gerone per noi descritta, ne portava quattro di legno, ed otto formate di ferro. Lo scandaglio, o piombino, col quale si sorvegliava la

rotta che faceva il naviglio, era una catena di ferro, che portava all'estremità un pezzo di metallo pesante. Il timone, o governale, inventato dagli Egiziani, serviva a guidare il naviglio. Molte nazioni ne usavano uno a poppa e l'altro a prora. I Greci coprivano i loro timoni di forti graticci di rami e di vimini, per difenderli dall'onde. In quell'età, l'uso della bussola era ignoto; ed è perciò che i nocchieri, nei loro viaggi, non avevano altra guida, che la osservazione delle stelle nel corso della notte, e la vista delle coste e dell'isole nel giorno. Ogni nazione aveva la sua stella polare. I Fenici osservavano la Cinosura, scoperta, per quanto si racconta, da Talete di Mileto. I Greci osservavano l'Orsa maggiore, o Elice, scoperta da Tifi, pilota del vascello d'Argo. Properzio canta che allora venissero inventate le carte nautiche; e la sua sentenza è avvalorata da Tolomeo, nel suo trattato sulla Geografia, in cui va rilevando i difetti di quelle lavorate da Marino di Tiro.

Non ci tratterremo sulle costruzioni e gli armamenti navali da guerra dei tempi del basso impero, non essendo questi fuorchè una parodia di quelli dell'antichità; ed invece ci fermeremo esclusivamente su quelli del Medio Evo: stantechè, per le novità introdotte dall'artiglierie verso la fine di quest'epoca, ci si mostrino assai più meritevoli della nostra considerazione.

Amari 2. Venezia, Genova, Pisa e la Catalogna, erano i soli Stati marittimi dell'Europa, che, sull'esordire di quella lunghissima età, avessero una militare marineria; in quanto che, presso gli altri, sui quali gravitava allora pesantissima la feudale anarchia, era

impossibile che in verun modo fiorissero la navigazione ed il commercio, per dare effettiva e gagliarda esistenza ad una tale istituzione. Narrasi, infatti, che la Inghilterra, oggidì reputata la Roma novella dell'Oceano, ovechè in quel tempo si trattasse di fare qualche spedizione, servivasi di navi onerarie armate in guerra, le quali poi, onde poterle sostenere in battaglia, faceva scortare da galere prese a stipendio dai Genovesi e dai Pisani. I Francesi, parimente, si trovavano in questa necessità; ben sapendosi che le armate navali dei loro principi Luigi VII, Filippo Augusto e Luigi IX il Santo, si componevano di legni greci, veneziani e genovesi. Nè qui parleremo dei popoli settentrionali, perchè la loro marineria militare era talmente imperfetta, da non potere esercitare la loro ferocia fuorchè nella pirateria (1): ond'è che i soli popoli che allora scorressero in arme i cogniti mari, erano gl' Italiani e gli Spagnuoli. I legni da guerra di queste nazioni, costruiti ed armati, nell'epoca che percorriamo, come quelli dell' antichità e dei tempi del basso Impero, quantunque sotto altro nome; alla fine del secolo XIV, stante l' uso delle artiglierie introdottosi nei navali conflitti, cambiarono allora in parte la loro forma, e totalmente il loro militare armamento: in quanto che, rispetto alla forma, ne venne un poco alterata la disposizione della prora; ed in quanto all' armamento, le odierne bocche da fuoco vi tennero le veci degli antichi bellici ordigni. Ma non avendo noi, pel secolo XIV e pel seguente, noti-

(1) Capmany, *Memorias historicas sobra la Marina, Comercio y artes dell' antiqua ciudad de Barcellona*; tom. I, pag. 25 e 26.

zie di sorta sul numero, il calibro e la disposizione di questi pezzi; siamo, per queste importantissime particolarità, costretti a ricorrere al secolo XVI, il quale in vero, per la qualità delle artiglierie che s'usavano in quel tempo, ce ne fornisce a dovizia. Troviamo, diffatti, che nell' indicato secolo, le galere del Ponente portavano, pel consueto, nove pezzi d' artiglieria così situati: un cannone di lib. 50 (1), con due mezzi, uno per parte, posti alla prora: quattro sagri (2), due nel quartiere di prora, cioè dall' albero maestro fino ad esso inclusive; e due altri nel giardino, cioè dalla poppa fino al focone: due moschetti (3), uno dall' una e l' altro dall' altra parte della scala. Tanto delle galere degli Stati del Ponente. Le galere, poi, del Levante erano fornite di più copiosa artiglieria; avegnachè fossero armate di venticinque pezzi. Una colubrina (4) di lib. 50, con due sagri, di 12 l' uno, situati a prora: sei moschetti sotto le garidde, specie di palchi che attraversavano la prora dall' u-

(1) Pezzi di artiglieria, che nella loro origine si chiamavano bombarde; ed erano corti, e coll' anima assai spaziosa, a guisa di mortari.

(2) Erano altri pezzi. Gli interi capivano palle dallo otto alle dieci libbre; i mezzi, dalle cinque alle sette.

(3) Armi da fuoco portatili, delle quali si assegna la invenzione al principio del secolo XVI; fatte in tutte le loro parti come l' archibugio, ma più grasse assai; e però gravi al maneggio pel loro gran peso, che era dalle 18 alle 20 libbre; e per la lunghezza della canna, di sette palmi toscani almeno: la quale arma perciò veniva portata dai più robusti soldati, o maneggiata coll' ajuto di una forcina.

(4) La colubrina era una specie di artiglieria più lunga e più grossa dei cannoni ordinari e di maggiore portata, e assai varia, secondo i vari tempi: perocchè si trova, da prima, usata fra i pezzi più grossi di artiglieria di primo genere, quando questi vennero divisi in generi: quindi s' incontra fra i pezzi più leggeri del secolo XVIII, e posta con quelli di campo.

na e dall'altra parte (1); altri due sopra i due peretoli (2), uno per peretolo; sei a' due lati della prora, tre per lato; due, uno per lato della scala: quattro falconetti (3); due collocati uno per banda del giardino, e altrettanti del quartiere: infine, di due bombardelle venivano armate la poggia (4) ed il barca-rizzo (5), che era il luogo dove stava il coppano, o barca della galera. La qualità del legname impiegato nella costruzione di questi legni, era quello che ora siamo per dire. D'olmo si facevano le estremità della poppa; i sostegni dei remi, chiamati baccalari; i banchi dei remiganti, le battagliuole o calcesi, o le sommità degli alberi; gli aposticci, o quei legni che andavano da un capo all'altro della galera, sopra la quale posavano i remi. D'abete, poi, venivano costruiti i filari, o quei travicelli posti sopra le battagliuole di ferro, che circondavano la galera come parapetto. Il faggio era essenzialmente riserbato ai remi, di cui il guernimento agli scalmi che servivano a tenerli, era di rovere (6). Per tutte le pu-

(1) Palchi, alti poco meno della statura di un uomo. Era dato perciò lo starvi sotto alla manovra dei pezzi.

(2) Il peretolo non era altro che un legno grosso, con una viera o ghiera di ferro da una parte e dall'altra, acciocchè lo rendessero forte dalla parte di sopra; e nel centro presentava un gran foro, in cui si fermava la corda della forcata di ferro, che serviva di sostegno al pezzo.

(3) Era un piccolo pezzo di artiglieria colubrinate; anzi l'ultimo per lo più della specie delle colubrine, come il falcone era l'ultimo dei cannoni.

Il falconetto, annoverato fra le artiglierie di campagna, non traeva più di tre o quattro libbre.

(4) Era il luogo della galera laddove si scaricava il ventre.

(5) *Cristoforo Canale*, Della *Milizia Marittima*. Ms. nella *Magliabechiana*, Classe 19, N.° 10.

(6) *Jal*, *Archéologie navale*, tom. 1, p. 332.



legge ed i lavori della poppa, veniva fatta eletta del noce. L'abete serviva anche per le antenne, preferendosi a tutti gli altri alberi alti e diritti; perchè, come il larice, non si rompe nè si caria mai.

Fra tutti i popoli navarchi dell'Europa, quelli che avevano maggiormente caro questo legname da costruzione (fors'anco per non averne bastante dovizia per i loro formidabili armamenti), erano i Veneziani. Leggesi, infatti, che presso questa famosa gente, non solo i boschi dello Stato, ma anche quelli dei particolari, anche le piante isolate e sparse per la campagna, erano d'appartenenza della marina militare. E tanto lor premeva d'avere abbondanza del prezioso arbore, che in un'ordinanza dei Pregadi del 19 gennajo 1520, due patrizi, Alvise Priuli e Girolamo Pesaro, provocarono una legge, la quale stabiliva che chiunque avesse del proprio più di dieci campi, dovesse seminarne uno di rovere. Questa pianta, i Veneziani, pel conto che ne facevano, la distinguevano col nome di sacra; come facevano i Romani dell'alloro, i Greci del pioppo, e gli Egiziani dei fiori dei loro giardini (1).

Acciocchè i navigli fossero benè e solidamente costruiti, insegnavasi dagli esperti, che il legname destinato a tal uopo, non si dovesse tagliare nè di marzo nè d'aprile, stantechè gli alberi in questi due mesi son pregni di succo vegetale; ma, invece, di novembre e dicembre, durante i quali le piante non hanno succo veruno. Era, però, fatta avvertenza (mira stolto pregiudizio dei tempi!) che dal 15 al 22 di

(1) *Venezia e le sue Lagune*, vol. 1, par. 2, pag. 154.

questi mesi, non si tagliasse; ma ove occorresse tagliarlo in questo periodo di stagione, non si procedesse subito alla costruzione della nave, ma segate le tavole, si dovesse aspettare che fossero stagionate, per meglio lavorarle. Venivano anche dati altri precetti per la conservazione di queste navi, insegnandosi ad affocarle nell'estate ogni due mesi, ed a calafatarle ed a spalmarle di sapone e di sevo due volte l'anno; cioè sul finire di marzo e d'agosto. Se non che, i Veneziani, che in quei tempi avevano il primato su tutte l'altre nazioni dell'Europa nella costruzione dei navigli, preferivano impiegarvi, anzichè il sevo di castrato, quello di bue; come più grosso e nero dell'altro, ed, oltracciò, più facile ad appiccarsi al legno, e a conservarsi sopra ogni generazione d'acqua.

Del rimanente, importa anco notare, che la costruzione di questi navigli del Medio Evo veniva costantemente adattata alla qualità dei mari che dovevano percorrere. Ora, secondo questo principio, i navigli di robusta fabbrica, larghi, corti, con la poppa arrotondata, di bordo assai elevato, muniti di vela quadra e senza remi, chiamati navi, si facevano navigare pei mari del Ponente; mari d'alte traversate, e dominati da imperversanti aquiloni, pei quali più valeva la forza della tetragona vela, che quella del remo. Per lo contrario, i leggieri e snelli, con vela latina, e forniti di remi, appellati galere, s'impiegavano nei mari del Levante; mari, pel consueto, placidi e tranquilli, e che, per esser di breve corso, come intersecati da molte isole e spessi golfi, richiedevano esclusivamente, per l'azione dei molti remi,

legni di forma lunga (1). Questi ultimi legni, chiamati a palamento, revocavano alla mente, per le loro splendide fogge, quelli famosi dell'antica Tiro. Imperocchè, tutta la loro parte posteriore era decorata di bassi rilievi a rabeschi dorati, e la camera del capitano da poppa si vedeva talvolta coperta di damasco cremisi; mentre il grande stendardo che sventolava sull'albero maestro dell'Ammiraglia, era di taffetà, e vi stavano ricamati in oro ed in seta gli stemmi dello Stato. Le gabbie ed i castelli erano pure ornati di fiamme e bandiere, che erano una maraviglia a vedersi. Se non che, questi navigli quando ne venisse preso qualcuno in battaglia, cambiavano di repente il loro gajo e brillante aspetto in mesto e dolente; conciossiachè ne venissero addobbati a tutto tanti, quanti erano stati i perduti, aspettando il destro di rivalersene sul nemico, per render poi loro l'antica sembianza. Quest'uso di guerra si conservò tra le marinerie militari dell'Europa anche in tempi dai nostri non tanto remoti; leggendosi che nell'acque di Livorno nostra, si vide per molti anni, nel secolo XVII, la poppa della capitana dei Cavalieri di Santo Stefano, coperta di larga rascia nera, per la perdita d'altra capitana, avvenuta in un combattimento, d'altra parte assai glorioso per quest'inclita religione, contro i Turchi.

In quanto, poi, all'istituire, a complemento della materia, un adeguato raffronto tra le dimensioni dei legni degli antichi e quelli dei nostri tempi, parrebbe a prima giunta, che fra questi e quelli fosse una essenziale e notevole differenza. Ma se ci faremo ad

(1) *Canale, Della Milizia ec.*

esaminare partitamente la costruzione degli uni e degli altri, noi ci persuaderemo che erano presso a poco d' egual mole. Dimostriamolo con un esempio. La nave denominata la Ròccaforte, noleggiata dai Veneziani a San Luigi per la sua spedizione in Egitto, non aveva che cento dieci piedi in chiglia: ma, come saviamente argomenta il Tonello, se da noi pongasi mente che in quei tempi si dava molto slancio alla ruota di pro-
ra, e molta caduta all' asta di poppa; e che, per difetto delle artiglierie, era dato d'ottenere la conveniente stabilità, con maggiore altezza, al paragone di quanto siamo costretti di praticare adesso; e che, infine, la tattica navale di quel tempo esigeva molta altezza nei bordi della nave, perchè da essa dipendeva la buona riuscita dei bellici ordigni, ed il sicuro imbarciare delle frecce: noi ci persuaderemo ad evidenza, che le navi antiche differivano di pochi piedi dalle fregate attuali di primo rango, ed avevano un' altezza forse eguale a quella dei nostri vascelli di linea (1).

Così discorso, nel modo che per noi si seppe migliore, su questo argomento del materiale da guerra dell' armata navale degli andati tempi, facciamoci a toccare del loro personale. Non essendovi in Europa, nei primordi dell' Eyo Medio eserciti permanenti; non poteva, per conseguente, la forza pubblica essere costituita sulle basi di un sistema amministrativo. Per lo che, in quel tempo, tutti i cittadini diventavano all' occorrenza soldati nelle terrestri spedizioni, e marinai e soldati in quelle del mare, attaccando i loro scudi ai fianchi delle galere, a similitudine degli

(1) Tonello, Lezioni intorno alla Marina, tom. 1, pag. 45 e 46.

antichi Argonauti (1). Narrasi a questo proposito, che, in ispecie tra noi, i novelli repubblicani di Pisa e di Genova, grandi, popolani e plebei, accorressero popolarmente a quelle imprese; e reduci dalle medesime, deposto il sajo e riprese le loro vesti talari, gli ottimati tornassero al governo della cosa pubblica, ed i popolani ed i plebei alle loro officine. Se non che, quando in Europa le principali nazioni presero ad istituire le milizie di terra stanziali, tali vennero a rendersi ancora quelle di mare.

Le milizie a bordo dei legni da guerra di quell'epoca, si potevano distinguere, per la diversità dei loro uffici, in milizie manovranti e in milizie combattenti. Le milizie manovranti, che vogavano a bordo dei legni a palamento, che erano essenzialmente usati nelle guerresche fazioni del tempo, si componevano di galeotti volontari e forzati. I galeotti volontari erano, in gran parte, gente vagabonda e di ventura, che, per istrappare un pezzo di pane, e anche per alimentare la passione del giuoco che in essi era grandissima, mediante una pattuita mercede, renunziavano spontaneamente alla propria libertà, per servire al remo.

I galeotti forzati erano malfattori, e schiavi fatti nelle guerre contro gli Infedeli, che erano condannati dalla legge a tal pena. Gli schiavi erano di differenti generazioni d'uomini: Mori, Turchi e Negri. I Mori facevano assai bene il loro mestiero, come più accostumati alle privazioni ed alle fatiche; ma un tal pregio veniva in essi scemato da un carattere feroce, ed in-

(1) Fanucci, Storia dei tre celebri popoli marittimi d'Italia, lib. I, pag. 94.

clinato per natura al tradimento ed alla sedizione. Dei Turchi, poi, sebbene gente di miglior pasta, non potevasi trarre miglior profitto; siccome troppo dediti ai piaceri ed ai comodi della vita. Nè dei Negri avevasi miglior derrata, perchè la maggior parte di questi, presi da nostalgia, se ne morivano dalla tristezza. Erano pure al remeggio delle galere un'altra classe di remiganti, chiamati bonavoglie; che è quanto a dire, di malfattori, i quali, quantunque avessero espiata la loro pena, non volendo rientrare nella società da essi oltraggiata, seguitavano nel servizio della voga come galeotti volontari. Tanto i galeotti volontari quanto i forzati, non potevano uscir di galera se non finito il tempo per cui dovevano rimanervi. La loro guardia era affidata all'aguzzino ed al capo degli armigeri, i quali s'obbligavano, per pubblico contratto, di pagare venticinque scudi d'ammenda per ogni galeotto che si fosse evaso.

Le occupazioni di tutti i galeotti, quando non facevano servizio, consistevano nel cucire le vele e le tende, rattopparsi il loro vestiario e ripulire la galera.

I forzati malfattori si distinguevano per aver la testa e la barba affatto rase; e gli schiavi, le bonavoglie e i volontari egualmente: ma colla differenza, che quelli portavano un ciuffo, e questi ben lunghi mustacchi.

Il loro vestiario, nelle galere italiane, consisteva in una camiciuola di lana rossa, che scendeva fino al ginocchio; un pajo di pantaloni bianchi nell'estate, e un pajo di panno scuro nell'inverno, stretti al ginocchio; un cappuccio dello stesso tessuto e colore, che

scendeva fino al tallone; ed un berretto rosso. Rispetto al vitto, quello dei galeotti del Ponente si limitava per lo più al giornaliero pane; essendochè la carne ed il vino non fosse lor dato, salvo che in caso di straordinarie fatiche o di ricorrenze; e la minestra, quando loro accadesse di stare più di due giorni senza vogare, per l'igienico argomento di ajutare la loro digestione, impedita dal non dare alla macchina il consueto moto. Il vitto giornaliero dei galeotti del Levante, era pane, come per quelli del Ponente; venendo ad essi pure comunemente somministrata la minestra assai di rado, per timore che non li rendesse troppo pingui, e quindi non agili al movimento del remo; ed anco perchè l'urto che questo comunicava alla galera, impediva che di tal vivanda fosse eseguita convenientemente la cottura. La minestra, condita con ollo, consisteva in tre once di fave. La carne, non la gustavano che quattro volte l'anno: cioè a Natale, a Pasqua, per la Pentecoste e nel Carnevale. Non ci occorsero notizie sul vino; ma anche questo, probabilmente, non sarà stato distribuito, salvo che per circostanze straordinarie.

Rispetto al numero dei remiganti posti alla voga dei legni a palamento nel tempo di cui parliamo, torna difficile, per non dire impossibile, l'affermarlo sopra dati certi; in quanto che esso dipendeva da quello dei loro banchi, che variava a seconda della qualità ed importanza del legno. Ma in questo caso, almeno, non ci troviamo rispetto al numero dei remiganti addetti a ciascun remo, qualunque si fosse l'altro de' banchi; ben sapendosi che quando si prese a praticare il sistema di collocarvene più d'uno, era canone dell' arte, che la loro

precisa quantità venisse determinata dalla natura ed importanza della fazione ad esso naviglio affidata.

Di tre e ben distinte specie erano le fazioni nelle quali si poteva impiegare un legno da guerra a remi:

1. Nel trasporto d'un' armata d'assedio o d'occupazione ;

2. Nell'attacco improvviso del territorio nemico ;

3. Nella formale battaglia (1).

Nel primo caso, non occorrendo che il legno dispiegasse una gran rapidità nel suo corso e nelle sue evoluzioni, non dovendo, per la natura dell'assunto stesso, nè andare a combattere nè ad inseguire il nemico, gli bastavano tre uomini per remo. Nel secondo, in cui doveva far tutto all'opposto, e quindi questa velocità eragli indispensabile, gliene abbisognavano ordinariamente cinque. Nel terzo, cioè d'entrare in linea di formale battaglia, potevasi contentare anche di quattro; stantechè un maggior numero avrebbe impedito ai combattenti il maneggio libero delle loro armi; ed il legno affaticato sotto il peso di tanto materiale e personale da guerra, avrebbe camminato ed evoluzionato assai male.

Il servizio, poi, delle vele e del timone in questi legni a palamento, era fatto da individui i quali dovevano essere ben versati nelle cose marinaresche, e perciò assumevano il nome di marinai. Il loro numero, indipendentemente dalle circostanze che lo rendevano indeterminato, rispetto ai remiganti, veniva fissato a dodici nelle galere del Ponente, e ad otto in quelle del Levante. La guardia montavasi ogni venti-

(1) *Jal*, *Archéologie navale*, tom. I, p. 316.

quattro ore, quattro volte nel giorno e quattro nella notte; e venivano impiegati quattro uomini per guardia. Il primo stava al governo del timone; il secondo comandava il cammino; il terzo stava alle viste sull'albero maestro; e il quarto passeggiava per la corsia, come sorvegliatore di tutti questi servizi. Notiamo che questi marinai venivano arrolati come volontari, e che nel combattimento servivano di ausiliari ai soldati.

Ora parliamo delle milizie combattenti. Le novelle armi da trarre, cioè le artiglierie, pel loro stato d'imperfezione, non avendo in quel tempo potuto ancora prevalere sulle antiche, la guarnigione d'ogni galera aveva misti agli archibugieri gli antichi picchieri ed arcieri. Rispetto, poi, al numero di questi suoi combattenti, troviamo che nelle galere degli Stati del Levante, pel consueto, ascendeva al numero di quaranta; in quelle del Ponente, a cinquanta, compresi gli uffiziali: senza contare i bombardieri, che nelle galere del Levante erano sei, e nel Ponente due.

Lo stipendio dei combattenti del Ponente era di due scudi d'oro al mese, coi quali dovevano anche pensare al vitto, non venendo loro somministrato a bordo se non se il pane e l'acqua: lo stipendio di quelli del Levante, un ducato; ed è perciò, che non entrandovi il vitto, veniva loro passato un rancio, consistente in pane, vino e minestra. Per mantenere fra tutta questa gente l'ordine e la disciplina, durante la navigazione venivano inflitte le più severe punizioni, tanto pei gravi delitti che per le leggieri trasgressioni: e noi passeremo in rassegna le più degne di nota.

Ogni, galera che, strada facendo, avesse osato insultarne un'altra, il comito e il timoniere venivano entrambi multati; quello in lire dieci, questi in cinque.

Il comito che non avesse condotto la propria galera al combattimento, veniva condannato ad essere impiccato e squartato (1).

Quel timoniere che avesse lasciato fracassare la prora della propria galera, facendola urtare con un'altra senza porvi attenzione, non potendo pagare il danno, pagava la pena, venendo costretto a stare metà della giornata assiso sopra una botte a piedi nudi, e con un timone in mano (2).

Non era permesso a nessuno di gettare in mare la propria lancia, salvochè l'ammiraglio non avesse fatto lo stesso della propria, sotto pena di 100 soldi.

Ancorando la squadra in un porto, veniva ingiunto al sopracomito di ciascuna galera di far tenere ai suoi balestrieri la balestra sopra la balestriera, e la spada al fianco, sotto pena di dieci soldi.

Il marinaio reo di furto, era condannato ad avere il capo rasato, e poscia intonacato di pece e coperto di penne; e con questa bella acconciatura di testa, a passare per le bacchette (3).

Il marinaio che si fosse permesso d'offendere il proprio comito con ingiurie verbali, perdeva la lingua; e se lo faceva con ingiurie reali, perdeva la vita.

Ove i marinai domandassero con grida sediziose le paghe, o di prender terra per disarmare, erano tenuti i comiti ad arrestare subito quelli che avevano

(1) *Jal*, *Archéologie navale*, tom. II, pag. 128.

(2) *Ivi*, pag. 114.

(3) *Ivi*, pag. 110.

promosso il tumulto, e condurli davanti l'ammiraglio, affinchè gli facesse tagliare la lingua.

Si aveva per massima generale del Codice, che nelle pene corporali che s' infliggevano ai marinai colpevoli, fosse vietata la mutilazione del pugno e del piede, per non renderli inabili al servizio; ma invece fosse consentita quella della lingua e degli orecchi, come membri che non li potevano mettere in tal condizione (1).

La sentinella che a notte calata era trovata addormentata sul ponte, era tenuta a pagare una somma, la quale si dava in premio a chi l'avesse trovata in tale stato.

D' altre punizioni per altri delitti e trasgressioni noi terremo parola quando narreremo degli ordinamenti delle singole marinerie nell' epoche da noi abbracciate.

Gli ordini dei comandanti alle squadre da essi dipendenti, si comunicavano anche in quei tempi per mezzo di segnali, tanto di giorno che di notte. L'inalberare, infatti, una bandiera sulla galera capitana, indicava l'ordine dell'ammiraglio, che tutte l'altre galere dovessero levar l'ancora e tenerle dietro; il metterla a mezza poppa, che dovessero camminare una dietro l'altra; l'innalzarla a poppa, che l'ammiraglio voleva conferire con tutti i loro capitani; l'innalzare quella di qualcuno di essi, che egli voleva parlare soltanto con lui (2).

Le bandiere e le fiamme servivano altresì di segnale per la distribuzione de' ranci. Perocchè, al segnale d'una bandiera bianca e quadra, inalberata in

(1) *Archéologie navale*, tom. II, pag. 112.

(2) *Ivi*, pag. 121.

qualunque luogo della capitana, veniva ordinata una distribuzione di pane a tutte le ciurme delle galere: una bandiera rossa e quadra prescriveva una distribuzione di vino: una bandiera bianca e una rossa, una issata da una parte e l'altra dall'altra della galera, una distribuzione di pane e di vino (1).

In quanto ai segnali notturni, il mettere un fanale vicino al focone della capitana, indicava che l'ammiraglio voleva far mutar vela a tutte le galere. Ponendo due fanali, era il segnale che la vela da cambiarsi, era l'artimone; ponendone tre, il terzaruolo: ed in questi casi, tutte le galere erano tenute a rispondere con gli stessi segnali, per far conoscere d'averli intesi (2). Ogni qual volta il mare si facesse tempestoso, e che l'ammiraglio, in questo sconvolgimento dell'onde, non avesse voluto perder di vista i legni della propria squadra, ordinava che venisse posto un fanale sotto il proprio; ed ogni galera doveva metterne un altro a poppa, e tenervelo in esercizio sintantochè l'ammiraglio non togliesse il suo (3).

Allorchè le galere di guardia avessero scorto dei legni nemici, bisognava che li segnalassero all'ammiraglio con un fanale, e che lo facessero apparire e sparire tante volte, quanto era il numero dei legni. Ora, qualunque si fosse l'ammiraglio, faceva collocare a poppa della sua galera quattro fanali, uno sotto l'altro, per indicare che tutte le galere dovevano apparecchiarsi al combattimento (4).

(1) *Jal*, *Archéologie navale*, t. II, pag. 125.

(2) *Ivi*, pag. 119 e 120.

(3) *Ivi*, pag. 121.

(4) *Ivi*, pag. 122.

Nell' Evo medio , la stagione più propizia alla navigazione era dall' aprile fino al mese di settembre ; ed ecco come ciò attesta Francesco Da Barberino , uno degli antichi rimatori nostri :

Tempo di navigare
D' april dei cominciare :
E poi sicuro gire ;
Finchè vedrai finire
Di settembre lo mese ,
Che l' altro a folli imprese.

Le severe leggi della Repubblica di Venezia colpivano d' un' ammenda di 500 ducati quel padrone di nave il quale si partiva d' Alessandria e da Costantinopoli dal 25 novembre al 20 gennajo : gl' interessati all' armamento soggiacevano a quella di 1000. Ora , con questa saggia disposizione , come acutamente osserva uno scrittore assai versato nella materia , la Repubblica faceva un giusto calcolo dell' avarizia del mercatante , e dell' interessata pieghevolezza del capitano.

Narriamo adesso degli strumenti che , in questo lungo volger di tempo da noi percorso , dirigevano sui piani dell' onde queste fortezze galleggianti , ove oggi la umana intelligenza , operatrice di portenti , ha impiegato , per renderne perfetta la costruzione secondo i nuovi processi , tutto il tesoro delle sue variate cognizioni , anche le più astratte.

Fra gli strumenti che nei bassi tempi e nell' Evo medio servivano alla navigazione , primeggia l' ago calamitato , poi detto bussola marina. L' uso dell' ago calamitato , invenzione dei Chinesi e della quale poi si fecero belli gli Arabi , le nazioni dell' Occidente l' ap-

presero da questi ultimi nel secolo duodecimo. Ecco come uno dei loro scrittori espone l'uso che a' suoi tempi facevasi, a bordo delle navi da guerra, di questo strumento. « I capitani, egli dice, che navigano nel mar della Siria, allorchè l'aria si fa oscura, cosicchè non ponno scorgere veruna stella con cui dirigersi secondo i quattro punti cardinali, prendono un vaso d'acqua, e lo pongono al coperto dal vento mettendolo nell'interno delle navi: pigliano, di poi, un ago, e lo introducono in una caviglia di legno, o in un cannello, talchè formi una croce; lo gettano nell'acqua contenuta nel vaso, e vi sta a galla: in séguito, presa una pietra di calamita, assai grande per riempire la palma della mano, l'accostano alla superficie dell'acqua; danno alla loro mano un movimento di rotazione verso la destra, in guisa che l'ago giri a galla; e poscia ritirano la mano all'improvviso: e allora l'ago, coi suoi due punti, fa fronte al sud ed al nord (1). »

Se non che, scrittori privi di critica negano non solo agli Arabi, ma anche ai Chinesi la priorità di tale scoperta, attribuendola interamente al nostro Flavio Gioja d'Amalfi. Il che, a parer nostro, procede dall'aver confusa la invenzione dell'ago calamitato colla bussola. Infatti, la bussola non viene formata soltanto dall'ago calamitato, ma altresì da due scatole di bosso, o di altro legno, una dentro l'altra, poste in un piano perpendicolare alla chiglia. La interna, ove l'ago rimane sospeso e ove è dipinta la rosa dei venti, ap-

(1) MS. della Biblioteca Reale di Parigi, B. R., N.º 970. Bailac el Kibjaki.

parisce di forma rotonda: l'esterna, poi, di forma quadra; e questa ha la proprietà che, bilanciandosi fra tre cerchi di metallo, si mantiene in una posizione orizzontale, a malgrado dei marosi (1). Del resto, qui non si può istituire un adeguato confronto tra i vantaggi che arrecano alla navigazione l'ago calamitato e la bussola propriamente detta; in quanto che, se l'ago calamitato mostra soltanto la postura dei naviganti rimpetto al settentrione, la bussola accenna pure, col presidio d'un pennello di piume, il vento; e, mercè una carta da navigazione, il cammino da tenersi per raggiungere il propostosi scopo. Ora, di questa bussola così descritta, la quale nella sostanza non è altro che il complemento o perfezionamento dell'ago calamitato, e di cui non vien fatta menzione alcuna nelle chinesi o nelle arabiche scritture, è stato inventore il nostro gran cittadino d'Amalfi; conforme è attestato dai nostri migliori ingegni. E valga per tutti quel dotto marino del Tonello, il quale avvalora la comune sentenza con queste formali parole: « Comunemente si crede che il primo a far uso della calamita in mare, fosse stato Flavio Gioja d'Amalfi; onde il ben noto verso del Pontano:

Prima dedit nautis usum magnetis Amalphis.

Ma egli, infatti, non ha che il merito d'aver ridotta la cosa a maggiore perfezione, ed a quella forma che da poi col nome di bussola si distinse (2). »

Nè solo i migliori ingegni nostri, ma pur quelli

(1) Serra, Storia di Genova, t. 4, pag. 107.

(2) Tonello, Lezioni di nautica t. 1, pag. 32.

di là dai monti, non sempre in vena di renderci giustizia in fatto di scoperte, non negano al nostro Flavio quella della bussola, formandosene un concetto eguale al nostro. È tuttavia da osservarsi, com'essi facciano lor possa per iscemare al valent' uomo italiano la gloria di questo trovato, col ridurgliela, per così dire, a cifra che quasi non ha valore. Il seguente brano di un dotto articolo sopra Guyot de Provins, di certo signore francese chiamato Amaury Duval, conforterà il nostro asserto. « Noi osserveremo, egli dice, che non è più dato d'attribuire la importazione in Europa della bussola (da lui impropriamente chiamata così) nè al veneto Marco Polo, il quale non viaggiò nel tredicesimo secolo; nè tampoco la sua invenzione al napolitano Flavio Gioja, che nasceva nel 300. Senza dubbio, questo strumento, tale quale ce lo descrive il poeta Guyot di Provins, era ai suoi tempi rozzo e manchevole, e per siffatto modo, che veniva allora usato assai raramente, e con mille cautele. Infatti, bisognava osservare che il mare fosse in calma, onde il bastimento non oscillasse; e, per conseguenza, l'ago che allora si sosteneva sulla superficie dell' acqua mercè un filo di paglia, non fosse stornato dalla sua direzione. Ciò non pertanto, il più gran passo era stato fatto, e non doveva più riuscir difficile di trovare un mezzo per sospendere l'ago calamitato sopra un perno stabile, e chiuderlo in una scatola: e questa (egli bellamente conclude) è tutta la parte che possano aver avuta gli Italiani in questa grande scoperta; i quali van ripetendo senza posa, che il bossolo (boite) porta un nome tolto dalla loro lingua » (1).

(1) Jal, *Archéologie navale*, t. 1, pag. 206, 207.

Ma si direbbe che il signor Amaury Duval, con questo suo ragionamento, abbia voluto farci intendere, senza però dichiararcelo con formali parole, che la scoperta dell' ago calamitato, lasciando pure a noi quella della bussola, cioè del suo perfezionamento, è gloria della sua gente; perocchè egli, nel trascritto brano del suo dotto articolo, non parla nè punto nè poco dei poveri figliuoli del gran Confucio, che, come abbiamo accennato, ne sono stati i veri e soli inventori.

L' arte della navigazione fu pure arricchita d' altri strumenti: come la sfera armillare, che raffigura il sistema planetario del mondo, e gli archi di longitudine e di latitudine, i quali fissano la positura dei luoghi: l' astrolabio, specie d' anello di rame, col quale già dagli Arabi erasi principiato a misurare l' altezza del polo, e del suo complemento: e le carte nautiche, le quali descrivono un tratto più o meno esteso di mare, colla figura della terra all' intorno, e la indicazione d' ogni rombo di vento. Fra queste mappe hanno vanto, per priorità d' invenzione e magistero nell' esecuzione, quelle degli Italiani nostri. Perciocchè i Veneziani ed i Genovesi essendo stati i primi popoli navarchi del medio Evo, furono, per conseguente, i primi a coltivare quelle discipline che hanno ad essa più immediata relazione, e giovano a sortirla felice. E vaglia il vero, ora, principiando dai Veneziani, le quattro mappe di Marin Sanuto Torsello, del 1320; il planisfero di Francesco e Domenico Pizigani, del 1367; le sei carte idrogeografiche di Giacomo Girolodi, del 1426; le dieci tanto celebri d' Andrea Bianco, custodite nella Marciana, del 1436; senza parlare del famoso planisfero di Fra Mauro Camaldo-

lense, compiuto da esso nel monastero di Murano verso il 1460, e che, per la maestria ed esattezza del lavoro, supera tutti quei preziosi monumenti dell'antica geografia; fanno bella ed indubitata fede di quanto i Veneziani fossero versati in codesti nobilissimi rami della scienza (1). Nè i Genovesi si trovavano a quelli inferiori: siccome ce lo attestano le mappe di Pietro Visconti, del 1318, nell'imperiale Biblioteca di Vienna; è quelle di Baldrizio, nella reale Parmense. E adesso, per addimostrare se queste carte giovassero alle oltremarine scoperte, noteremo, come al magnanimo ed infelice Colombo bastò la vista di una sola di esse, rappresentante l'antico emisfero, per congetturare che ve ne fosse un altro, siccome poi egli trovò, navigando verso Occidente (2).

E qui ci si presenta il destro di pure accennare, che la età di questo grande italiano, e del portoghese Vasco di Gama, suo contemporaneo, fu quella che segnò l'epoca delle grandi navigazioni e delle grandi scoperte, che niuna età, niuna forza potranno mai fare obliare; in quanto che esse revocheranno sempre alla memoria degli uomini, che la scoperta dell'America fatta dal Ligure immortale, fu bello argomento che l'arti, le scienze, il commercio e tutti i benefici d'un'avanzata civiltà, oggi sono comuni ai due emisferi. Senza che, la maggiore estensione e varietà dei viaggi porsero argomento all'esperto nocchiero per conoscere i pericoli dei venti, gli indizi delle pendenti meteore, i pericoli dei banchi e delle secche e degli

(1) Venezia e le sue Lagune, t. 1, par. II, pag. 281.

(2) Michelet, Sommario della storia moderna, cap. XV, pag. 297.

scogli, la situazione delle coste; ed altre pratiche cognizioni che intendono alla navigazione di capo in capo, ed all'alturiera. E rispetto a quest'ultima, non è vero, come da taluno si pensa, che essa fosse ignota agli antichi avanti la scoperta dell'ago calamitato: perocchè, se essi allora facevano una navigazione di capo in capo, ciò non avveniva se non quando, per l'interesse dei loro carichi, erano costretti a fare delle cale successive; giacchè, in caso diverso, prendevano il largo, come si costuma a dì nostri. I viaggi dei Fenici, dei Cartaginesi, dei Normanni, dei Veneziani, dei Genovesi, e dei Pisani nostri, stanno pel nostro asserto. Ma se ancora di questo, comechè confermato dalle memorie domestiche di queste nazioni, non si volesse far conto, e si persistesse nella opposta sentenza; ciò nulla rileverebbe quanto al credere che gli antichi fossero inferiori ai moderni nella nautica perizia: perocchè si è appunto nella navigazione di capo in capo, che questa perizia rendesi più indispensabile, di quel che sia nell'alturiera.

Infatti, come più diffusamente e ampiamente spiega il de La Rouvraye, la navigazione di capo in capo è assai più difficile e pericolosa dell'alturiera, non tanto per le marée, gli scogli e le rocce, quanto perchè una nave più è vicina a terra, e più ha bisogno d'avervi favorevole il vento. Se non che, i novelli strumenti nautici, che, come accennammo, avevano cominciato a far progredire di tanto la navigazione, facilitando in ispezie quella di lungo corso, avevano finito coll'esser causa, quantunque innocente, della sua rovina. Nella considerazione che i pirati (questa peste sorta dall'anarchia feudale, che in allora opprimeva la universa

Europa) s'erano approfittati della gran frequenza dei legni che, appunto per quanto abbiamo accennato, gremivano tutti i cogniti mari, col reo intendimento d'avventarvisi e spietatamente depredarli; di guisa che, dal XV^o al XVI^o secolo, ed anche molto dappoi, come narra Pardessus, una nave con ricco carico non poteva andare esente dai costoro attacchi (1). Ma quelli tra gli Stati marittimi dell'Europa, che s'erano dati al commercio ed alla navigazione, per la sicurezza di quanto formava il loro bene, si decisero, nei susseguenti secoli, di provvedere a sì grave emergenza. Indi è che, per l'esterminio degli infami ladroni, non solo accrebbero i loro legni da guerra, ma cominciarono a fabbricarli in modo, che veramente corrispondesse alla loro destinazione. Cosicchè si videro fin da quel tempo le loro belliche navi costruite di bordo più elevato, per poter combattere con maggior vantaggio; ben provviste di vele, per correre più presto; salde, per resistere agli abbordaggi; e nel tempo stesso, leggere, per volteggiare con maggiore facilità. Costruite in questo modo, non le tennero oziose sui loro cantieri: chè, prime, le città marittime dell'Ansa, che in quel torno avevano cominciato anch'esse ad istituire una militare marina, ed i principi più vicini al Baltico, spedirono colà le proprie squadre ad esterminarvi i pirati Vittaliani, che infestavano tutte le coste della Scandinavia; e la stessa misura adottò la Inghilterra contro i pirati dell'Oceano, i quali, capitanati dal famoso Simone di Monfort, uno dei baroni ribelli a quella corona, erano giunti all'audacia di formare una squadra,

(1) Cantù, Storia universale, t. XIV, pag. 228.

ed ardere e saccheggiare con questa la nobil città di Portsmouth (1). Nè l'altre nazioni del mezzogiorno si governarono diversamente per ispiantare da quei mari la mala semenza. Ottenuto, chi più chi meno, lo intento, se n'ebbe il gran beneficio, che il traffico e la navigazione tornarono a fiorire per ogni dove; e massime nella Italia nostra, che per essi diventò la nazione più opulenta dell'Europa.

Speciosi critici obietteranno, già ce l'aspettiamo, che, oltre le nostre marinerie militari, ben altre cause augumentarono tra noi questa prosperità della nostra mercatura: citandone, a modo d'esempio, il perfezionamento dato dai nostri Stati marittimi alla moneta; il facile ricambio delle ciurme, delle mercanzie e dei capitali; la cittadinanza da essi accordata ai negozianti stranieri; e, per dir breve, tutta la somma di quelle provvidenze, colle quali i nostri Comuni, con tanto senno, intendevano a proteggere ciò che costituiva la loro vita. Ma ci sia dato di far loro osservare, colla debita reverenza, che queste larghezze furono altrettante cause occasionali, e non efficienti all'uopo: giacchè la sola causa efficiente all'uopo, fu il sangue in larga copia versato dai loro prodi marinai per salvare i loro carichi dalle piratiche depredazioni, contro le quali le cancelleresche e legali pergamene di per sè stesse nulla valevano. Ma era omai destinato dai cieli, che questa gran floridezza degli italiani commerci dovesse tornar novamente a declinare, per non risorgere mai più; avvegnach'ella vedesse l'ultima sera allorquando i Turchi, nel secolo XV, col togliere ai Ve-

(1) Cantù, Storia universale, t. XIV, pag. 889.

neziani ed ai Genovesi le loro colonie dell'Oriente, tolsero ai medesimi, insieme col traffico che ivi facevano, tuttociò che era alimento e sostegno della loro grandezza. Vero è, per chi ora venisse a parlarci di ripieghi, che Venezia e Genova avrebbero per avventura potuto rifarsi sul novello Continente di quanto avevano perduto nell'antico. Ma di chi la colpa, se quando Cristoforo Colombo richiese la sua patria Genova d'assistenza per farne la scoperta, essa a questo si ricusò, stante la gravosa spesa? (1) Si rivolse quel grande a Venezia; ma questa pure, che non sapeva concepire altra grandezza se non se in quel rimasuglio di commercio che la commiserazione dei superbi Ottomani lasciavale ancor fare nell'Egitto; non diedegli ascolto. Ed ora finiamo col dire, che lasciatici così da noi stessi sfuggire il destro di ridivenire i signori dell'infido elemento, il suo imperio venne a mano di altre genti, che meglio di noi avevano saputo apprezzare il genio immortale che a noi soli ne avea dapprima fatto l'offerta. E adesso sarebbe opera in tutto vana se seguitassimo a narrare, come, perduto col dominio dei mari lo strumento della nostra operosità trafficante, le nostre militari marinerie, rimaste così prive del principio della loro istituzione, che era precipuamente la sua difesa, assai scemarono della loro antica importanza; ma che però questa importanza venne, invece, acquistata dalle marinerie militari dei Portoghesi e degli Spagnuoli, i quali furono costretti a renderle formidabili, per reggersi nelle loro colonie dell'Indie orientali e dell'America, di cui le grandi

(1) Cantù, Storia universale, t. XIV, pag. 1100.

menti di Gama e del nostro Colombo li avevan fatti padroni. Se non che, anche le marinerie militari degli Spagnuoli e dei Portoghesi, nel XVII e XVIII secolo, subirono alla lor volta lo stesso fato delle nostre, quando esse, per quelle ragioni che diffusamente narrano le istorie, si videro costretti ad abbandonare agli Inglesi, agli Olandesi ed ai Francesi, le dette loro conquiste. Accenniamo pure, a corredo dell' argomento, che la scoperta del nuovo mondo fu anche memorabile per la rivoluzione accaduta nel traffico; giacchè, fin d'allora, al traffico terrestre fu generalmente sostituito il marittimo, ed il traffico mondiale dei paesi posti sul Mediterraneo veleggiò ai paesi occidentali. Ed a questo modo, per la malaccorta Venezia, il suo commercio dell'Egitto, del quale essa faceva tanto caso, rimase nelle sue mani un balocco, e niente altro.

CAPITOLO II.

MARINERIE MILITARI DELL'ANTICHITÀ.

Ordinamento della Marineria dei Greci e dei Romani.

Dappoichè il tronco d'albero d'Osous e la zattera di Chrysoro dettero origine all'arte della navigazione, molte furono le genti, dopo i Fenici e gli Egiziani, che s'ebbero rinomanza per la loro marina militare. Ma noi ora ci restringeremo a parlare di quella dei Greci e dei Romani, essendocene per le istorie somministrate notizie più certe; ed anche perchè sui

piani dell' onde queste due Nazioni , per il loro invitto valore , primeggiarono sopra tutte le altre marittime dei tempi loro.

I Greci , ammaestrati dai Fenici negli elementi della nautica , si servirono dapprima di quest' arte per darsi alla pirateria , che sembra coeva della natura ; secondandoli in questa loro rapace industria (da essi allora considerata come fu presso altri popoli la cavalleria) la configurazione stessa del loro litorale e delle isole dell' Arcipelago , da natura munite d' antri profondi e scogliere inaccessibili. Costretti , pel loro mestiero , d' andare per l' onde con voga sì rapida da esser prima veduti che sospettati dal nemico , immaginarono la costruzione di piccole barche senza coverta ; le quali , stante la loro dimensione , avevano anche il vantaggio , che nel caso d' una forzata ritirata , potevansi nascondere tra gli scogli , o tirarsi a secco. Per avere venticinque remiganti per fianco , venivano queste barche chiamate pentecontori ; e quantunque piccolissime , erano tuttavia i navigli più agili e svelti che in quell' età si conoscessero. Col volger del tempo , volendosi migliorare la costruzione di tali legni , si pensò a ripartirne la stiva in tante sezioni , disgiunte e chiuse ermeticamente : perciocchè , in tal guisa , se il legno avesse battuto in uno scoglio e fatto acqua , questo filo d' acqua non bagnando fuorchè la sezione infranta , e l' altre mantenendosi asciutte , veniva ad impedirsi che il legno andasse a fondo , come era accaduto per l' avanti , quando la stiva formavasi d' un solo e medesimo vacuo. Con tale emendamento , il pentecontore presentava non pochi tra i vantaggi degli odierni pacchetti

a vapore: perocchè, se il vento spirava propizio, mandavasi a vela; se cessava, a forza di remi; e nel caso che minacciasse burrasca, gli si faceva prender terra, servendogli qualunque calanca di opportuno ricovero (1).

Fu Danao, fratello di Sesostri, re già da noi rammentato dell'Egitto, che fornì la prima idea di questo naviglio; sicchè i Greci avessero a ripetere da codesta nazione tutto quanto comprendesi nel vasto campo della scienza. Ma verso la vigesima olimpiade, Aminocle da Corinto cambiò totalmente la costruzione delle navi dei Greci, mediante la invenzione delle famose triremi. Queste capacissime navi, anch'esse della famiglia dei legni lunghi a palamento, erano costruite a guisa di grandi battelli, che i Greci chiamavano *afractos*; ed avevano tre file di panche, sovrapposte una sull'altra a foggia di scaglioni. I remiganti che vogavano sulla terza, prendevano il nome di *talamiti*, perchè seduti su banchi bassissimi, chiamati *thalamos*; quelli della seconda, di *zigit*, remeggiando su' banchi più alti, chiamati *ziga*; quelli, infine, della prima, o di sulla tolda, o al piano più elevato, erano indicati col nome di *traniti*. Il numero totale di questi remiganti ascendeva a 120; sessanta per parte, a un dipresso: come uno dei nostri vascelli a tre ponti, o di 120 cannoni, ha sessanta pezzi da ogni banda, cioè venti ad ogni ponte, o batteria. Questi legni, in principio, non avevano ponti salvochè alla poppa ed alla prora: per il che tutti i vogatori si

(1) Calanca, o Cala, cioè piccolo seno formato dalla terra sul lido del mare.

trovavano allo scoperto. I Tasi, però, in appresso ne perfezionarono la costruzione, facendoli coprire in tutta la loro lunghezza, per porre al riparo i remiganti, e combattere al di sopra di piè fermo. La solidità dell'ossatura di queste triremi, e la loro velocità nel cammino per il gran numero degli uomini che potevano impiegarsi alla voga, erano i principali pregi che dagli altri navigli li distinguevano.

Se non che, ad onta di tali pregi nella costruzione di siffatti legni dei Greci, essi non erano per anche pervenuti a renderla perfetta in tutte le sue parti. Onde parve riserbato ai nostri valenti carpentieri della Sicilia di ridurla a tal grado, correggendola soprattutto in quella parte che riguardava il maneggio e l'azione dei remi. Ed in vero, i canoni dell'arte prescrivevano ai greci carpentieri, che nella costruzione delle loro triremi, tanto il più corto come il più lungo dei tre remi posti in moto dai remiganti ordinati a gradinate sulle pareti dei fianchi del legno, dovessero essere egualmente maneggiati da un sol uomo. Ma i Siracusani carpentieri furono i primi ad accorgersi, che mercè di questo sistema, avveniva che il terzo remo, essendo il più lungo e pesante, a cagione della sua altezza al di sopra del livello dell'acqua, rimaneva quasi inutile; laddove, all'opposto, era il solo che, vogato con forza, avrebbe d'assai accelerato il cammino del legno, e recatogli così una inestimabile utilità. Ora, i Siracusani carpentieri, per ottenere appunto un tale effetto, fecero in guisa, che il numero di questi remiganti venisse aumentato in proporzione del peso progressivo dei remi. Ed in virtù di questo nuovo sistema, posero un remigante per maneggiare il remo che corrispondeva al

primo gradino, e che era il più corto e più prossimo all'acqua; due, per manovrare il secondo, che era il medio; ed in fine tre, per maneggiare il terzo, che, siccome già accennammo, era il più pesante: ed a queste triremi così emendate, i Siracusani dettero il nome di pentere.

Tanto i pentecontori, quanto le triremi e gli altri legni da guerra dei Greci, per ripararsi dalle offese del nemico durante il combattimento, avevano la poppa munita di larghe piastre di rame; e la prora, del formidabile *embolon*, o sprone: enorme trave, armata in cima d'uno spuntone di ferro, per forare i fianchi della nave nemica, e calarla a fondo. Dietro alla prora, difendevansi anche una specie di trincéa, chiamata *catafragma*; dalla cui sommità gli armati alla leggiera scoccavano dardi, ed altri progetti. Per assicurare le persone da quelli del nemico, erano questi difesi da ripari simili ai moderni bastingaggi (1), costruiti con vecchie pelli e cordami; i quali anche valevano a respingere i flutti imperversanti.

Con tal sorta di legni, i greci marinai non facevano quasi mai cammino nella notte: e ciò per il loro navigare costiero, che lor porgeva facil modo di passarla in qualche porto o cala del litorale, la cui entrata era soltanto difesa da catene, e fiancheggiata da palizzate.

Le navi della marineria militare Ateniese, che era la principale della Grecia, apparivano le meglio costruite ed armate di tutte l'altre; e ciò, come vuolsi,

(1) Per bastingaggio moderno, s'intende una specie di contropapelto formato per lo più di cavo incatramato, fatto a guisa di rete, che resta al di sopra dell'opera morta.

pel grande spirito d'emulazione che regnava tra gli Stati di quella celebre confederazione. Esse venivano costruite ed armate nel Piréo, sotto la ispezione di dieci magistrati a ciò deputati, e che avevano ancora, come oggi direbbesi, la polizia del luogo.

Il prezzo di costruzione d'una galera sottile uscita da quei cantieri, era d'un talento (5500 franchi): il legno per un remo, costava 5 dracme (franchi 4, 58 centesimi): la correggia del remo, 20 oboli (30 centesimi): un'ancora, 5 dracme (franchi 4, 58 centesimi).

Fino dai tempi di Solone, era stato decretato, che alle spese pel mantenimento della Marineria d'Atene fossero tenute le sue quarantotto *naucreries*, o corporazioni municipali, contribuendo ciascuna il valente necessario per una galera. Ma, in progresso di tempo, per legge di Demostene, quest'obbligo fu imposto a tutti e singoli i cittadini che possedevano una rendita di dieci talenti; e quelli che non l'avevano, dovevano associarsi ad altri per accumularla, concorrendo ciascuno per la sua parte sino al prezzo occorrente all'acquisto d'un tal legno.

La Marineria militare Ateniese pervenne al colmo del suo splendore ai tempi di Temistocle; giacchè questo grand'uomo governando quivi la cosa pubblica, fece tutti i suoi sforzi per condurre anche la nautica al miglior termine che si potesse. Narrano a questo proposito gli storici, che tanto stavagli a cuore che la sua patria avesse una potente marina per difendersi da' suoi nemici, che nelle guerre contro i Persiani, egli fu il solo che osasse proporre agli Ateniesi, sebbene poverissimi, d'impiegare nella costruzione delle triremi i prodotti delle ricche miniere d'argento del

Laurio, le quali eran una delle principali entrate dello Stato. — A questo modo (diceva loro), voi potrete resistere al navile degli Egineti vostri vicini, la cui isola è come una macchia negli occhi del Piréo; e forse, in appresso, ancora ai Persiani, che fanno grandissimi apparecchi contro di voi —.

Nè il parere di sì strenuo capitano trovò opposizione d'alcuna sorta; perciocchè, quando egli mosse contro la sterminata squadra di Serse a Salamina, i suoi concittadini s'erano recati siffattamente a' suoi desiderj, che egli aveva seco, fra uniremi, biremi, triremi, ben dugento settant'una galea e nove vascelli.

I grandi uffiziali delle armate navali dei Greci, erano tre: lo *strategos*, o l'ammiraglio; l'*epistoleus*, o il vice ammiraglio; l'*archikubernetes*, o il commissario generale, incaricato dell'amministrazione della armata, ed anche d'ordinarne il cammino. Gli uffiziali, poi, degli equipaggi manovranti e combattenti d'ogni singolo legno, erano come segue: il *trierarcos*, o comandante degli armigeri; il *kubernetes*, o pilota, che comandava ai remiganti ed ai marinai, e soprintendeva alla manovra delle vele e dei remi; il *prorates*, o sottopiloto, che s'occupava più particolarmente del sartame e del remeggio; il *logistes*, o foriere, che teneva il registro delle spese del bordo; l'*eschareus*, o ministro del culto; il *tamias*, o distributore delle vivande, o ranciere.

Sì nell'equipaggio manovrante come nel combattente delle greche navi, v'erano delle classi distinte di marinai e di soldati; e questo pei vari uffici che lor venivano affidati. Nell'equipaggio manovrante, i

kopelatai stavano al remo, i *nautai* al servizio delle vele. Nell'equipaggio combattente, gli *opliti*, o gravemente armati, combattevano all'abbordaggio sul ponte della nave colla lancia e la spada; mentre i *pissili*, o armati alla leggiera, lo facevano dalle gabbie (1), scagliando colle balestre ogni sorta di proiettili contro il nemico. I *peltasti*, poi, fanteria quasi mezzana fra le due nominate, erano i primi a slanciarsi all'abbordaggio, tagliando quei cavi ed altri attrazzi che guernivano il timone della nave avversaria.

I marinai greci toccavano due oboli il giorno di soldo, ed altrettanti pel vitto: in tutto sessantun centesimo dell'odierna moneta di Francia. Il loro vitto consisteva in una razione di polenta d'orzo, di formaggio, di cipolle e d'agli.

De' marinai si faceva leva fra la feccia del popolo; ma gli armigeri, in specie gli *opliti*, si raccoglievano fra le sue classi più distinte. Notiamo pure, che i Greci, in caso di bisogno, si servivano per la voga anche dei loro schiavi, prima però emancipandoli.

Il codice penale della marineria greca puniva colle staffilate le piccole e non molto gravi trasgressioni; colla morte, i veri delitti, legando il delinquente ad un cavo, sin tanto che fosse morto.

Tale era, in compendio, l'ordinamento della Marineria degli antichi Greci; quegli indomiti eroi che con feroce energia seppero resistere alle formidabili aggressioni dei monarchi della Persia, i più possenti

(1) Terrazzini di legno attaccati ai pennoni delle navi da guerra, che si usano sopra tutt' i bastimenti a vela quadra, e d'onde i gabrieri o marinari fanno fuoco con dei tromboni.

di quell'età. Ora volgiamo uno sguardo all'organismo militare della Marineria dei Romani.

Il tempo nel quale anche questo popolo d'eroi cominciò ad avere una Marineria militare, risale alle lunghe guerre da esso sostenute contro i Cartaginesi; giacchè per lo avanti, quello a che sarebbe potuto darsi un tal nome, altro non era che un piccol numero di legni con tavole mal connesse, e tale da rassembler più presto a zattere che a vascelli. Ma da quell'epoca memorabile della lor vita politica, avendo essi progredito d'assai nell'arti delle navali costruzioni, presero a fabbricare i loro legni da guerra sul modello dei Greci e degli altri popoli marittimi del Mediterraneo; ad eccezione delle triremi, delle quali stimando difettosi gli emendamenti fatti al loro palamento dai Siracusani colla pentere, vi fecero delle nuove ed importanti variazioni. Accortisi, infatti, i Romani, che se i Siracusani avevano pressochè duplicata la gradual forza locomotrice della trireme coll'aumentare il numero degli uomini ad ogni remo, non avevano però trovata la maniera onde quest'ammasso di remiganti così ammonticchiati a' palchi sulle tre gradinate del legno, non lo ingombrassero sì, da non esservi nemmeno posto per combattenti; pensarono di rimediare a tale inconveniente col costruire dei legni ad un sol ordine di remi, che si estendesse a ciascuno dei loro lati; seguitando però nel sistema che ogni remo, a seconda della maggiore o minor dimensione del legno, fosse maneggiato da un maggiore o minor numero di remiganti. A questi legni così costruiti, i Romani dettero il nome di liburni, avendo essi un'architettura congenere a quella dei pirati di tal nome, che allora

infestavano il mare Mediterraneo. Non è oggi da domandarsi se i Romani, con questo nuovo processo, imberciarono realmente al propostosi scopo; ove si ponga mente (cosa di gran momento in un legno da guerra), che queste liburni potevano contenere il triplo dei combattenti degli altri legni: per modo che, se una pentere, per avere un equipaggio manovrante di dugento trenta uomini, non poteva capire che sessanta combattenti; la liburna, per contentarsi di soli settanta remiganti, consentiva che all'abbordaggio dei combattenti ve ne figurassero sino a cento ottanta.

Dovendo i navigli dei Romani navigare per mari diversi, diversa pure era la qualità del legname adoperato per costruirli. Laonde, i destinati pel Mediterraneo, siccome quelli che non avevano a temere troppo gagliarde tempeste, erano costruiti con legname leggero; quali sono l'abete, l'ontano, il pino: ed all'opposto, quelli che andar dovendo per quelle dell'Oceano, correivano continuamente un tal pericolo, si costruivano con legname più massiccio, e guernito di metallo. Oltracciò, le navi destinate all'Oceano, onde far forza al flusso e riflusso del mare di quelle imperversanti marée, stante una maggior quantità di zavorra, pescavano più da poppa che da prua.

Queste due specie di navi presentavano anche una diversità nelle vele: perchè quelle del Mediterraneo le avevano di lino (cioè del migliore che traevasi dall'Egitto); e quelle dell'Oceano, di pelli conciate. Il colore di esse fu vario, secondo i tempi; ma non pochi ammiragli le conservavano bianche, siccome colore di buon augurio. Le vele, però, delle navi che precedevano le squadre come esploratrici, erano co-

stantemente del colore del mare, affinchè non fossero riconosciute dal nemico. Il sartiame, però, fu sempre eguale; perchè sì in questa come nell'altra specie di navi, le corde erano di scorza d'albero, intrecciate ad una sorta di ginestro di Spagna (1), o giunco marino. Notiamo ancora, che qualche volta, ma raramente, il sartiame nell'alberatura di queste navi veniva supplito da delle catene di ferro. Tutti questi navigli dai Romani venivano calafatati con istoppa e sparto, ed all'esterno spalmati con cera, pece e resina. La loro poppa serviva d'asilo ai marinai colpevoli, essendovi collocato il simulacro della divinità tutelare del legno.

Non parleremo dei loro fortificamenti, perchè erano pressochè simili a quelli dei Greci; e più tosto ci tratteremo sul loro equipaggio manovrante e combattente, che presentava una qualche diversità di fronte a quello della detta nazione.

In ogni nave dei Romani, l'equipaggio manovrante stava sotto gli ordini immediati d'un capo, chiamato *punsarius*, che con un maglio di legno indicava la misura del movimento dei remi, secondo che faceva d'uopo di rallentare o accelerare il cammino. L'equipaggio combattente, poi, dipendeva da un tribuno o centurione, chiamato prefetto della nave; e in fine, il comando supremo d'un'armata navale spettava ad un console, o ad un pretore. Sulla poppa del suo vascello erano collocati tre fanali, e di là si partivano i segnali necessari alle svariate evoluzioni. Come nelle

(1) Una specie di giunco che producono le coste di quella penisola, e particolarmente quelle della Catalogna, in antico chiamate *spartaria*; e perciò anche detto sparto.

armate navali dei Greci gli opliti ed i pissili, nelle romane i triari e gli arcieri attendevano a combattere il nemico sul ponte, o dalle coffe delle navi. I triari erano armati di picca e di spada; gli arcieri, d'un arco con sette giavellotti, ed una spada appuntata e tagliente. Tanto i marinai quanto i soldati indossavano la clamide; abito militare, o manto, aperto e fissato sopra l'altre vestimenta con una specie di borchia.

Le punizioni che s'infliggevano a quei bordi, erano leggiere e gravi, a tenore delle mancanze. Fra le prime sono da annoverarsi: la sospensione totale o parziale del soldo; l'obbligo di rimanersi in piedi a bocca asciutta durante un convito; ed un congedo ignominioso. Fra le seconde, le bastonate sino alla morte pei marinari disertori; e la decimazione, ove tutto l'equipaggio si fosse ribellato.

Ma se i Romani punivano severamente que' marinai e soldati che trascuravano i loro doveri, sapevano altresì ben premiare coloro che a quelli eransi conservati fedeli. Veniva, infatti, decretata la corona civica, fatta di foglie di quercia, a quel marinajo o soldato, che avesse salvata la vita ad un cittadino. La corona d'oro, nella quale stavano scolpiti sproni di navi, cingeva la fronte del prode che era stato il primo a slanciarsi all'abbordaggio. Con lance, poi, elmi e cimieri, venivano ricompensate le azioni di minor rilievo.

La paga de' marinai romani in principio era assai tenue, non toccando per testa se non tre assi al giorno (25 centesimi di franco), ed i soldati un'asse di più: ma Giulio Cesare, in séguito, la raddoppiò. Non compresa la paga, veniva ad ogni marinajo somministrato il vestiario, ed una certa razione di grano; per solito,

di quattro staja al mese. I marinai facevano due pasti al giorno, e sembra che si cocessero da sè stessi le loro vivande. La loro bevanda prediletta era un mescuoglio d' acqua, aceto e miele, che chiamavasi posca.

Notiamo, in fine, che alcune memorie monumentali conservateci dal tempo, ci rivelano che la sapienza di Roma aveva corredata la sua Marineria militare d' apposite scuole e collegi, in cui tanto i giovani convittori, quanto gli estranei, venivano ammaestrati negli studi teoretici della nautica, i quali poi mettevano in pratica sul mare e nei fiumi in simulati combattimenti; dei quali pur davano gradito spettacolo a quel popolo bellicoso nelle sue famose naumachie. Nè lasceremo di dire, che tre erano i luoghi dove i Romani avevano le loro navali stazioni; 1º, al Capo di Miseno; 2º, al porto di Ravenna; 3º, nel golfo di Frejus.

Verremo ora a parlare degli ordinamenti militari delle marinerie dei principali popoli navarchi dei bassi tempi. Ma scendendo a trattare siffatta parte della nostra materia, ci limiteremo a far parola di quelle soltanto che furono in uso presso i Greci di Bisanzio; essendo questa la nazione che sopra ogni altra potè segnalarsi in quell'età, così pel numero delle sue armate, come per la perizia de' suoi marinai (1).

(1) Così asserisce il sommo storico Gibbon.

CAPITOLO III.

MARINERIE MILITARI DEI BASSI TEMPI.

Marineria Bizantina.

Si direbbe che una fra le tante cause che spinsero il magno Costantino a trasferire la sede del suo impero da Roma all'antica Bisanzio, detta poi, dal suo nome, Costantinopoli, fosse anche l'idea di dare a questo modo, colla sua autorevole presenza, un maggior impulso alla Marineria de' suoi Stati, stabilendone il supremo indirizzo in una città che, per la sua veramente militare e marittima posizione, doveva a maraviglia prestarsi all'attuazione del suo generoso concetto. Essendo, infatti, situata Costantinopoli in un istmo alla punta dell'Europa, tra l'Asia, da cui la separava soltanto uno stretto di sette stadi, non sarà sfuggito alla mente di quel gran politico, che essa, per questa sua giacitura, gli avrebbe posta nelle mani la chiave dell'Europa e dell'Asia, del Ponto Eussino e dell'Egeo; perocchè il navile straniero non avrebbe potuto così transitare da un mare all'altro senza il suo imperiale beneplacito. E l'erezione fatta da lui nella novella metropoli di un vasto arsenale, di grandi cantieri ed altri stabilimenti marittimi, conferma la nostra sentenza. Contuttociò, la gloria di

avere per la prima volta organizzata e costituita, con un sistema veramente amministrativo, la Marina di quell'impero, si deve ad uno dei successori del detto grande imperatore; cioè a Leone VI, figlio di Basilio, cognominato il Sapiente. Questo monarca, salito al trono, e trovati tutti i rami del pubblico servizio in uno stato di pressochè completa dissoluzione, per arrestare particolarmente quello della Marina, come uno dei più importanti e nel quale egli era ben perito, la dotò di una specie di codice, che racchiude molti ed utili ammaestramenti agli ammiragli, ed altri uffiziali superiori delle sue squadre. Ora, per questo codice, ed altre provvidenze, essa, sotto il suo governo, acquistò un'importanza che non aveva per lo avanti: giacchè troviamo che i suoi arsenali erano pieni di eccellenti munizioni navali e d'abili operai; i suoi porti, di molte e ben costruite navi; mentre le lunghe coste, i golfi profondi e l'isole infinite del suo impero, erano vivaia d'ottimi marinai. Giovanni Thalasson, Poderone e Michele Barcalas, n'erano il fiore: ondechè nessun altro meglio di essi aveva potuto secondare il proprio sovrano nel dare un buono e stabile ordinamento a siffatta istituzione.

Ecco come Costantino Porfirogenito, figlio e successore di Leone, fa menzione della perizia nautica di Michele Barcalas. « Quando l'imperatore andava a diporto, o altrove, Michele Barcalas, bellissimo vecchio, la cui memoria dovrà sempre rimaner viva, a cagione della sua abilità per mare, vedevasi ritto in mezzo alla dromone imperiale, eccitando i remiganti a chinarsi sui remi con più ardore che mai, ed accennando ai protocarabi, come a seconda della forza

del vento facesse d'uopo dirigere il vascello dell'imperatore. »

I navigli più generalmente usati nella marina Bisantina, erano le dromoni, succedute alle triremi dei Latini. Questa sorta di legni, per la lunghezza e poca larghezza dello scafo, assai ritraevano dell' antiche liburne; colla differenza però, che non avevano, come queste, i banchi dei remiganti posti sullo stesso piano, innanzi ed a tergo. Due parti di diseguale altezza separavano il cassero, o ponte, delle dromoni. La prima, più bassa, detta pavimento, prolungavasi da poppa sino alla metà del legno; e la seconda, di due piedi e mezzo più alta, chiamata constrata, o catafracta, si distendeva dalla sua estremità sino alla poppa inclusivamente, a un bel circa; quantunque meno elevata, come il cassero d'un vascello dei nostri giorni. Sul pavimento s'allogavano a vogare i talamiti; sul constrata, i traniti. Ecco come l'imperatore Leone, nel suo Codice della Marina sopracitato, ci descrive cotesta disposizione di remi nelle grandi dromoni. Ciascuna dromone dovrà avere, egli dice, una larghezza proporzionata alla sua lunghezza. Potranno porsi cinquanta rematori sui banchi di sopra, a due uomini per remo; e cinquanta rematori sui banchi di sotto; in tutto, cento: sicchè può inferirsi, che una dromone da guerra era costruita a fondo piano, avendo il tergo o catrafracta dell'altezza di circa nove piedi alla superficie dell'onde, non eccettuato il bastingaggio, o parapetto; ed all'opposto, il davanti, o pavimento, non s'elevava in altezza fuorchè sette piedi e mezzo. Il palamento, o remeggio, d'una dromone era di dodici banchi nel di dietro, e

tedici sul davanti; venticinque da ciascun lato: in tutto, cinquanta sedili.

Scendiamo a parlare, com'è nostro uso, del loro armamento. Tutti i remiganti venivano riparati dalle offese del nemico mercè i già nominati bastingaggi, costruiti con legname leggiero, e foderati, per ammortire i colpi del nemico, d'un cuojame imbottito di sughero, e sparso di fori simili a cannoniere; dai quali sporgevano i remi, e, perdurante il combattimento, delle lunghe lance, per allontanare il nemico dall'abbordaggio.

Alla prua d'ogni dromone vedevasi un sifone, o grosso tubo di rame, destinato a versare il fuoco greco sulla nave avversaria. Nel bel mezzo della dromone sorgeva un grande apparecchio di legname per caricarvi sopra le balestre. Quindi, per preservare gli uomini preposti al maneggio di cotesti ordigni dai proiettili del nemico, s'ergevano da ogni banda, e per tutta la lunghezza della nave, a varie distanze, dei regoli di legno, che sostenevano forti traverse, o sbarre, sulle quali s'inchiudevano grosse tende di cuojo, dietro le quali stavano le macchine, siccome oggi a bordo d'un vascello è posto il controportello delle nostre cannoniere.

La dimensione di queste dromoni per noi descritte, era di centoventi a centoventidue piedi di lunghezza dalla poppa alla prua; quattordici o quindici d'altezza sino ai castelli; e ventidue di larghezza nel mezzo dell'altezza della prima coverta.

Di queste dromoni, ve n'erano anche delle più grandi, cioè a tre ordini di remi, che portavano dugento uomini d'equipaggio, e più, secondo le circo-

stanze; i quali venivano distribuiti, cinquanta pei banchi inferiori, e centocinquanta pei superiori; e questi ultimi, tutti armati, per poter combattere. Ora, ognuno può rilevare, che tali dromoni, nella sostanza, non eran altro che le antiche triremi dei Greci, le quali allora seguitavano ad usarsi sotto diverso nome.

Si costumavano pure in quella Marineria militare altri legni a due ordini di remi, chiamati panfili, i quali erano della famiglia delle dromoni. Se non che, vuolsi che le superassero assai nella maestria e rapidità colle quali potevan farsi evolvere, sì nell'andare a vela come a remo. Ed erano anche in uso certi piccoli legni costruiti a somiglianza delle liburne, cioè ad un sol ordine di remi, chiamati galée, che precedevano l'armata a maniera d'esploratrici.

Lo impero di Bisanzio era partito in *tagma*, o dipartimenti militari; e ognuno di questi aveva l'obbligo d'armare una squadriglia. La squadriglia della metropoli, che prendeva il nome d'imperiale, e alla quale, per l'importanza del suo naviglio, potrebbe darsi più presto il nome di squadra, era forte di sessanta dromoni, ciascuna delle quali portava centotrenta remiganti e settanta soldati. Oltracciò, contava quaranta panfili, venti dei quali imbarcavano fino a centosessanta combattenti, mentre gli altri non ne ricevevano a bordo che centotrenta; ascendendo così la guarnigione di tutti questi legni a pressochè diciotto mila uomini: cioè, a 10,000 combattenti e 7,800 marinai.

L'ammiraglio della squadra imperiale prendeva il nome di drongario, o grand'ammiraglio; e da esso dipendevano immediatamente i conti della squadra; uffiziali che avevano sotto di sè quattro o cinque dro-

moni, i capitani delle quali venivano chiamati centurioni. Le squadriglie, poi, dei dipartimenti, salvo l'alto imperio del grande ammiraglio imperiale che le comandava tutte, erano sotto la immediata autorità dei rispettivi governatori, o prefetti, dai quali dipendevano i turmachi, che erano la stessa cosa dei conti della squadra imperiale.

L'equipaggio d'una dromone componevasi d'un centurione, del suo luogotenente, del *bendaphor* o alfiere, di due piloti o *protocarabi*, d'un chirurgo, d'un banditore (che, nuovo Tirtéo, eccitava co' suoi canti i combattenti alla pugna), e di sei trombetti o buccinatori.

Se non che, per dimostrare come vada al dechino una nazione corrosa dai vizî del suo governo e della sua fede religiosa, non lasciamo qui di fare avvertita la portentosa vigliaccheria di quei degeneri nepoti d'una antica generazione d'eroi, col ricordare altresì, che a bordo della dromone, mentre più ferveva il combattimento, il posto assegnato al capitano non era già sulla coverta ed in mezzo al pericolo, ma nell'interno della poppa, tenendosi da costoro vergogna siffatta in luogo d'onore. Ecco come l'imperatore Leone, con ingenua semplicità, la prescrive: « Il capitano verrà situato nell'interno della poppa, al doppio scopo di mostrare agli altri d'esser egli il centurione, e anche di salvarlo dai dardi del nemico durante la pugna; avendo così sempre abilità d'osservare da quel posto l'andamento, e d'ordinare quelle manovre che stimerà necessarie ».

I combattenti, nei navigli di cui parliamo, si dividevano, come quelli delle navi romane, in armati

alla grave, o *scudagios*; e alla leggiera, o *pissili*; e si gli uni che gli altri esercitavano i medesimi uffici. Gli *scudagios* avevano, per armi difensive, un elmo di rilucente acciaio, adorno d'una piccola cresta di crini, purpurei ed azzurri; un corsaletto di ferro, con corrazze, gambiere e calzari dello stesso metallo. Per armi offensive, si valevano della picca, ed anche dell'ascia; che mostrava da una parte una punta con un ferro di lancia, e dall'altra un taglio ben affilato; e cingevano una spada corta e diritta. I *pissili*, poi, come armati alla leggiera, appartenevano al corpo degli arcieri; e portavano per armi difensive dei piccoli scudi rotondi, che avevano nel mezzo un puntale di ferro, largo quattro dita, chiamato *pelta*; ed una maglia di ferro, sopra un giaco di bufalo. Le loro armi consistevano in un arco e turcasso, contenente venti frecce; ed un sifone o tubo, per versare il fuoco greco nella nave avversaria, il quale portavano dietro lo scudo. I combattenti di ambedue queste classi avevano, pel consueto, segnato nello scudo il numero del tagma a cui appartenevano. I remiganti poi, dovevano esser provvisti d'un'ascia, d'un succhiello e d'una sèga. Nè dimentichiamo, che tutti gli uomini dell'equipaggio, indistintamente, cioè remiganti, marinai, *scudagios* e *pissili*, portavano i capelli cortissimi, e le scarpe guernite di chiodi.

Severissima era in quelle navi la disciplina, punendosi colle bacchette il soldato che avesse mancato di subordinazione ai bassi uffiziali; colla morte, se ciò avesse fatto contro il suo centurione o capitano; ed egual pena veniva riserbata per chiunque mancasse, senza riguardo al grado dello stesso delinquente. Il

contrammiraglio che avesse accordato il congedo ai suoi marinai nel momento dell' attacco, pagava di penale trenta scudi, e sei qualunque ufficiale che avesse occupato alcuno d' essi per fatti suoi propri. I soldati che voltavano il tergo al nemico, venivano decimati; e le vittime, prese a sorte, erano trucidate a colpi di frecce. Colui che si fosse lasciata strappare la bandiera, veniva, siccome imbecille, posto sui bastimenti destinati agli infermi.

Queste erano le più comuni punizioni. I premi poi, consistevano in conviti, pensioni ed altre larghezze. Se non che, noi finiremo questo capitolo sull' ordinamento militare della Marina di Bisanzio, col conchiudere, che ad onta di quanto narriamo del suo numeroso materiale e personale da guerra, che pur le davano sotto ogni rapporto una grande importanza, essa non mai si distinse per nobili o strepitose imprese. Il che conviene attribuire, siccome accennammo, alla politica e religiosa corruzione di quel popolo, miseramente tralignato dalle virtù de' suoi progenitori.

CAPITOLO IV.

MARINERIE MILITARI DEL MEDIO EVO.

Marineria militare veneziana.

Delle venete glorie origio prima
Le navj fare e le navali imprese,
Quando salio di fama all'alta cima,
E per l'ampio Ocean suo regno estese,
Chi dunque oma se stesso e l'onor stima,
Del suo naval super ci faccia parte,
Per sempre migliorar la naval arte.

Maffioletti, Discorsi (1).

Venendo, finalmente, a parlare degli ordinamenti militari marinareschi delle principali nazioni marittime del Medio Evo propriamente detto, ci occuperemo esclusivamente dei Veneziani, dei Genovesi e dei Pisani nostri, siccome delle tre sole genti che allora tenevano, per così esprimerci, in pugno il tridente di Nettuno. E, vaglia il vero, questa sorta d'imperio passò allora dai Romani e dagli Arabi a questi nostri popoli avendo essi pareggiato in potenza commerciale e marittima gli antichi Fenici, i Cartaginesi, e superati anco i Rodii, così famosi. A ciò il loro genio operoso

(1) Maffioletti, pubblico professore d'arte navale nel secolo scorso.

e intraprendente, a ciò la postura stessa del loro territorio, e sopra tutto le loro politiche istituzioni, li conducevano; come più e meglio dichiarano le loro domestiche istorie. Prendiamo a svolgere il nostro argomento col discorrere dell'organamento della marineria militare dei Veneziani che più a lungo degli altri tennero sulle acque il loro dominio.

In fondo al golfo dell' Adriatico, al confluyente del Po e dell' Adige, sopra settantadue isolette separate da stretti canali e riunite per mezzo di ponti, delle quali la più vasta vien detta Rialto, è situata la bella Venezia. Questa antica e preclara città, che il fantastico Byron per la sua meravigliosa bellezza appella poeticamente la Roma dell' Oceano, possiede nell' ampia laguna che la circonda cinque porti così nominati: Tre porti, S. Erasmo, Lido, Chioggia e Malamocco. Formati questi dalle cinque aperture dei così detti Lidi, cioè a dire, da quella barriera naturale di lunghe isole, che separa la laguna dall' alto mare, il porto di Malamocco, che ha la sua entrata da due foci, è il migliore ed il più frequentato di tutti; quantunque il bacino stesso dell' intera laguna offra in ogni sito ove possono starvi ed ormeggiarvi i navigli un porto assai comodo e sicuro. La città di Venezia che domina su tutta questa bassa e piatta costiera che presenta una superficie complessiva di 160 miglia geografiche quadrate (1), ebbe la sua origine da una di quelle tante alluvioni di barbari, che dopo il decadimento del romano imperio, vennero ad allagare le nostre belle, ma non più bellicose, contrade. Gli Unni,

(1) Venezia e le sue Lagune, Vol. II, pag. 8.

infatti, capitanati da Attila, cognominato il flagello di Dio, nell'anno 452 dell'era volgare, dopo avere distrutta Milano, Pavia ed Aquileja, s'erano mossi contro i Veneti, che allora abitavano in prossimità delle lagune; ma questi si erano già sottratti al loro ferro sterminatore col rifugiarsi tra quegli scogli inaccessibili. Ivi, datisi tosto al commercio del mare, conforme ve li invitava la natura di quel suolo privo di produzioni agricole, e la sua geografica posizione, v'ebbero sì benigne le stelle, che il mare stesso diventò poscia nudrimento e sostegno della loro grandezza. Bensì a difenderlo dalle piraterie dei Narentani, dei Saraceni e dei Normanni che dal nono all'undecimo secolo infestavano il loro golfo, pensarono sin d'allora a crearsi una militare marineria: se non che, rispetto a tale istituzione, non avendo nol bastante lume d'istoria che ce ne faccia noti i particolari fuorchè nel secolo XIII, noi cominceremo da questo a parlarne distesamente.

I Veneziani, valentissimi nella navale architettura, cui dovettero senza fallo avere appresa dai Greci di Bisanzio, distinguevano in quel tempo i loro legni da guerra come solevasi dalle nazioni marittime dell'antichità: cioè, in legni lunghi a palamento, in rotondi od a vela, e di forma mista o da trasporto.

I legni rotondi erano costruiti generalmente più corti, e di bordo assai più elevato dei legni a remo. La loro lunghezza nella chiglia era di piedi settanta; al primo ponte, novantasette; e ai due slanci di poppa e di prora, centodieci, senza però contarvi lo sporto dei castelli aggettantisi all'estremità. La loro larghezza era maggiore di piedi quarantuno, e l'altezza

era di trentanove e mezzo. Venivano costruiti con due coperte ed un corridore; e la loro portata si vuole che fosse di 550 tonellate, pari a un milione di libbre ponderali (1). Muniti dei soliti mangani, baliste ed altri bellici ordigni, il loro equipaggio era di cento dieci uomini; ma secondo la loro grandezza, questo numero arrivava anche a mille.

Nel secolo XIV, avevano gran rinomanza presso i Veneziani i loro legni lunghi, tra' quali si distinguevano in ispecie per la maggioranza del numero le galere, le quali erano succedute alle dromoni dei Greci di Bisanzio, colla sola ma essenziale differenza, che le galere dei Veneziani venivano costruite con un sol ordine di remi per lato nel ponte o piano superiore; mentre le dromoni dei Greci ne avevano due, ed anche tre, uno sovrapposto all' altro: ond' è, che nelle venete galere la coperta rimaneva libera.

Le galere dei Veneziani venivano costruite di forma lunga, stretta e bassa; e si dividevano allora in grandi, mezzane e piccole. Le galere grandi dovevano avere di lunghezza passi 23 e 2 piedi; ed era canone dell' arte, che fossero aperte in bocca (2) piedi 20 e $\frac{1}{2}$ (3), mentre la loro altezza doveva essere 7 piedi e 3 pollici, con piano di piedi 9 $\frac{1}{2}$; e parimente di

(1) Venezia e le sue Lagune, tom I, par. 2, pag. 307.

(2) Per bocca s'intende la larghezza della nave, e propriamente la maggior larghezza misurata al baglio della costa maestra.

(3) In vero il testo dice piedi 15 $\frac{1}{2}$, XV pedibus cum dimidio; ma noi abbiamo stimato opportuno di correggere questa posposizione di misura, fatta verosimilmente dal tipografo, mettendo con più logica di proporzione la larghezza di 20 piedi e $\frac{1}{2}$ alle galere grandi e quella di 15 $\frac{1}{2}$ alle galere mezzane; e d'altra parte non avendo sott'occhio il ms. dell' Autore non si poteva fare altrimenti.

piedi 9 $\frac{1}{2}$ doveva essere l'altezza della prora, e da poppa un piede di più.

Le galere, poi, mezzane, erano costruite in lunghezza 23 passi e 2 piedi, e aperte in bocca piedi 15 $\frac{1}{2}$; d'altezza 7 piedi e 2 pollici; e di piano occorreva che avessero piedi 9 $\frac{1}{2}$. Di piedi 9 $\frac{1}{2}$ bisognava che fosse pure l'altezza della prora; un piede di più quella della poppa.

Le minori dovevano estendersi in lunghezza 23 passi e un piede, e conveniva che non fossero aperte di bocca meno di piedi 14 $\frac{1}{2}$; mentre la loro coperta doveva esser alta 6 $\frac{1}{2}$, e di piano 9 $\frac{1}{2}$; la prora alta 9 piedi soli e la poppa un piede di più (1).

Queste galere del secolo XIV venivano manovrate da tre o quattro remiganti per remo, e portavano tre vele: la mezzana, il terzaruolo e l'artimone, ossia, modernamente parlando, la maestra, il trinchetto e la mezzana: ma nel Mar Nero ne portavano quattro. Per bene e solidamente fortificarle, costumavasi d'erigere al centro un castello di legno, lungo venti piedi, e largo quanto la dimensione del legno; alto, poi, abbastanza perchè i marinai potessero passare pei banchi di quello senza bisogno di curvarsi. Si la poppa che la prora erano del pari armate; quella di mangani, e balestre, questa d'aste lunghe ferrate, che percuotevano ora le nemiche navi, ora i marinai, quasi un ariete, col quale allora si combattevano le assediate città (2). Queste munizioni si estendevano ai

(1) Marin Sanuto Torsello, il Seniore, *Secreta fidelium crucis*, lib. II, p. 4, cap. 11, pag. 65, nella grand'Opera di Bongarsio, *Gesta Dei per Francos*.

(2) Ivi, Cap. 5 e 6, pag. 57, 58.

fianchi della galera, i quali erano guerniti di balestriere, per ripararvi i remiganti dai proiettili del nemico. L'armi d'offesa che s'usavano in quelle navi, per impedire al nemico di venire all'abbordaggio, erano lunghe lance di ferro, ed altre di faggio, lunghe piedi quindici (metri 5,200), acute in punta, con uncini e rampini; balestre a torno; spingarde (1); pentole di calce (2); triboli (3), ed altri apparecchi incendiarii.

Nè omettiamo di avvisare, che sin da quei remoti tempi, non erano ignote tra noi le fisiche scienze, conforme le nozioni che se ne avevano: che ciascuna galera aveva due pompe, o trombe assorbenti, al servizio delle quali erano deputati due pompieri, o trombieri, ed oltracciò, che veniva provvista di sifoni per versare il fuoco greco nella nave avversaria; quantunque non apparisca che allora i Veneziani ne facessero grande uso. Ricordiamo pure, che i Veneziani, ammaestrati per tempissimo nella pirotecnica, che va di conserva colla scienza delle artiglierie, si servivano, fin dal secolo XII, nei loro navali conflitti dei brulotti, o navi incendiarie: e narrasi che con quattro di questi legni, tenendo arme contro Alfonso re d'Aragona e di Napoli nel 1449, gli distrussero alcune navi nel porto di Siracusa (4).

L'equipaggio manovrante e combattente delle galere

(1) Le spingarde erano macchine che scagliavano sassi, e non bisogna confonderle con certe bocche da fuoco di tal nome, ch' erano le più grosse tra le nascenti artiglierie.

(2) Se ne servivano per acciecare il nemico.

(3) Erano strumenti di ferro con quattro o cinque punte, ai quali avvolgevasi della stoppa bagnata nel fuoco greco, e quindi si scagliavano nelle navi avversarie.

(4) Venezia e le sue Lagune, tom. I, par. 3, pag. 204.

dei Veneziani in uso nel secolo XIV, si componeva come segue:

Un capitano, con lo stipendio mensile di 15 soldi di grossi (1); — otto piloti, soldi 7 $\frac{1}{2}$ per ciascuno; — due marangoni e due calafati (2), similmente soldi 7 $\frac{1}{2}$ per ciascuno; — quattro forieri, con la stessa cifra per ciascuno; — un cuoco, o ranciere, 4 soldi; — cinquanta balestrieri, 5 soldi per ciascuno; — dieci portolani, 6 soldi per ciascuno; — venti portolatti, 5 soldi per ciascuno; — trenta prodieri, soldi 5 per ciascuno; — centoventi remiganti, a soldi 4 per ciascuno.

Rispetto al vitto, ogni uomo riceveva giornalmente una libbra e mezzo di pane (3) del valore di denari 6 $\frac{1}{2}$ (4); un quartuccio di vino, del valore di denari 3 $\frac{1}{2}$; la quarantesima parte d'una quartaruola di fave, pari a oncie 1 e denari 22 $\frac{1}{20}$ nostre, del valore di $\frac{5}{8}$ di

(1) Il soldo di grosso, corrispondeva a lir. 3 e sol. 10 fiorentini, della moneta attuale.

(2) Troviamo che i calafati formavano nel secolo XV una delle corporazioni dell'arti di Venezia, e che il loro numero ascendeva a 1400. Era scopo della istituzione lo adempimento delle regole prescritte dall'arte intorno al servizio degli arsenali e dei cantieri privati, come pure la contribuzione d'una tassa settimanale per loro compagni malati. — Archivio storico italiano nuova Serie Tomo X, dispensa 1^a, pag. 161, 162.

(3) La libbra veneta del pane in quel tempo, corrispondeva alla libbra toscana attuale. Il biscotto che il governo di Venezia passava alle ciurme delle sue galere, sia per la panificazione a doppia cottura, sia per la *configurazione* dei luoghi laddove veniva conservato, o per altri argomenti che si raccontano, era il migliore delle altre marine italiane. Leggiamo di fatto, che nel 1621 eravi in Venezia del biscotto lasciato dalle milizie della Repubblica in un magazzino di Candia, quando nel 1669 cederono quella isola ai Turchi, che si manteneva sanissimo, e niente disgustava al palato.

(4) Il denaro piccolo veneto corrispondeva a denari 7 $\frac{1}{2}$ toscani.

denari: un'oncia e mezzo di carne porcina salata, del valore d'un denaro e $\frac{1}{5}$: un'oncia di cacio, del valore d'un denaro. Quindi è, che ciascuna bocca veniva a costare al governo, pel titolo di vittovaglia, quale l'abbiamo descritta, 7 soldi, 10 denari e $\frac{1}{4}$, della nostra moneta (1).

La distribuzione giornaliera di questo rancio praticavasi col sistema seguente. I forieri dovevano cominciare dal pesare in ciascuna galera il biscotto, e distribuirlo ad ogni uomo dell'equipaggio per tre o quattro giorni, onde non venisse a mancare per qualche straordinaria ed imprevista emergenza. Del vino, però, acciocchè forse non ne facessero ad un tratto una copiosa libazione, se ne distribuiva giornalmente la misura assegnata. La razione della carne ricevevasi in tutti i giorni grassi della settimana, esclusi quelli che cadevano in vigilia: la razione dei legumi, nei giorni di magro e di vigilia. La porzione del formaggio davasi per otto o quindici giorni. Perchè questa distribuzione di viveri fosse fatta con ordine e modo, era stabilito che il ranciere d'ogni galera dovesse riceverli dal foriere il giorno avanti di cucinarli, per aver tempo di fare l'occorrente. A ricevere e distribuire la razioni, stavano in ogni galera tre galeotti; uno dei quali a poppa, l'altro al centro e il terzo a prora: e uno dei piloti doveva sorvegliare per la regolarità di questo servizio. Notiamo ancora, che oltre il vitto distribuito in comune, non era inibito che nella galera ve ne fosse in vendita tanto quanto ne potesse abbisognare:

(1) Marin Sanuto Torsello, *Secreta fidelium crucis*, lib. II, part. 4, Cap. 10, pag. 60-61.

ben intesi però, che i vivandieri ve lo spacciassero a buon mercato e con giusto guadagno; e che questo guadagno non andasse esclusivamente nei loro forzieri, ma fosse invece repartito tra i loro camerati, per l'eccellente ragione, che il denaro dei soldati doveva ritornare tra i soldati. Se non che, queste galere sottili Veneziane del secolo XIV, così ordinate sul volgere di quell'età, e più generalmente nelle susseguenti, per l'uso delle artiglierie, subirono anch'esse, come quelle dell'altre nazioni marittime del Mediterraneo, delle notevoli variazioni, non tanto nella forma, quanto nella dimensione, nel remeggio, nell'armamento e nell'equipaggio. Troviamo, infatti, che le galere del secolo XVII, oltre all'aver un poco alterata la disposizione della prora (1), avevano allora di lunghezza piedi 120 (metri 41, 760); di larghezza, nel vivo, piedi 15 (metri 5, 220), senza la opera morta, che facevasi d'altri piedi 12; ed alte in puntale piedi 6 (metri 2, 88). Riscontrasi pure, che il loro remeggio constava di 45 remi, con altrettanti banchi, disposti tanti per lato, e sopra una sola linea in ordine continuato; venendo manovrato ciascun remo non già da due o tre uomini per banco, come nelle galere, fuste ed altri legni delle passate età, ma invece da cinque; cosicchè il numero dei remiganti ascendeva a 225 in tutti.

In quanto, poi, al loro militare armamento, osservavasi che la estremità della prora era armata al centro non già dei soliti bellici ordigni, come balestre ed altri; ma d'un grosso cannone di bronzo, del calibro veneto di cinquanta, che pesava circa lib-

(1) Oltre la disposizione della prora, poste in uso le artiglierie, le navi da guerra in genere furono anche aumentate di verticali sostegni.

bre 6,000; con quattro falconi da sei, ognuno di libbre 2,400; e vi agivano da ogni banda otto petrieri da dodici, del peso di libbre 200 per ciascuno. La poppa pure era armata di quattro di questi pezzi, del calibro di quattordici e di libbre 300, con un falcone; specie di cannone del calibro da tre, che chiamavasi il peretolo, di libbre 500. Ed è a notarsi che queste erano tutte artiglierie di bronzo (1).

L'equipaggio manovrante e combattente di queste galere sottili del secolo XVII, era il seguente:

Il comandante, col titolo di sopracomito, con lo stipendio mensile di lire 186 venete; — Due nobili di galera, con lire 40 per ciascuno; — Un comito, colla stessa cifra; — Un pedota, o pilota, con lire 20; — Lo scrivano, con lire 31; — Il cappellano con lire 12, e 9 di refusura (2); — Un calafato, con lire 16, e 12 di refusura; — Un falegname, con lire 16, e 12 di refusura; — Diciotto marinai, con lire 12, e 9 di refusura; — Dugento venticinque remiganti, con lire 10, e 8 di refusura; — Sei bombardieri, con lire 18, e 12 di refusura; — Ottantasei soldati, compresi gli ufficiali. I soldati avevano lire 12, e 9 di refusura; gli ufficiali 24, senza refusura.

In quanto al vitto dei soldati e dei galeotti, i soldati ricevevano giornalmente sedici once e quattro

(1) Venezia e le sue Lagune, tom. I, par. 2, pag. 222.

(2) Pare che la refusura altro non fosse, che una indennizzazione pecuniaria di quattro mesi di sopra-soldo, in aumento del soldo consueto che il Governo pagava una volta soltanto agl'impiegati delle sue galere. Per esempio, il cappellano che aveva lire nove il mese di refusura e dodici di paga, ricevendo nell'entrata al servizio, quattro mesi anticipati dell'una e quattro mesi dell'altra, veniva a toccare in tutto lire ottantaquattro.

quinti di pane alla grossa; quattro tazze di vino d'onesta misura; una scodella di minestra, della qualità che piaceva al ranciere; sei once di carne, tutti i giorni grassi della settimana, eccetto il mercoledì; quattro once di formaggio il lunedì ed il mercoledì; due sardelle il mercoledì e il venerdì; tre once di formaggio il sabato. Il vitto dei galeotti consisteva in diciotto once di pane pei volontari, e ventitrè alla grossa pei forzati; e quanto alla minestra, sì gli uni che gli altri la mangiavano della stessa qualità e quantità (1).

Delle galere del secolo XVIII, per essersi mantenute sino alla caduta della repubblica, con quasi tutte le particolarità per noi descritte nel secolo XVII, non ne terrem parola; ed invece ci fermeremo sulle loro famose galeazze perocchè queste, nell' indicato secolo, fra tutti i legni a palamento, erano giunte ad ottenere un primato, del quale eran prive nel secolo antecedente, o vuoi per la loro mole e forza, o vuoi per i loro mezzi possenti di difesa e di offesa (2).

Queste vere fortezze galleggianti dei Veneziani, e giusto vanto del loro Arsenale, erano lunghe piedi 145 (metri 50, 460), larghe piedi 21 (metri 7, 308), con l'opere morte, piedi 37 (metri 12, 876). Portavano tre alberi con vele da taglio o latine, e nella cima di queste si vedevano le gabbie o ooffe per le vedette.

(1) Francone Brandimarte Giovanni da Firenze. Armar d'una galera sottile. Codice della Magliabechiana (Classe XIX N. 12).

(2) I Veneziani le usavano infatti sino dal Secolo XVI avendole allora inventate certo loro patrizio Giovanni Badoaro, ed è da notarsi che nel 1571 cinque di questi legni decisero della famosa battaglia di Lepanto combattuta e vinta dalla Lega cristiana contro i Turchi.

I remi, lunghi piedi 42 (metri 14, 616), compreso il manubrio, sommarono a quarantanove, ed erano maneggiati ciascuno da sette uomini. Il loro equipaggio manovrante e combattente, si componeva dei seguenti soggetti:

Un ammiraglio
Un comito
Un pilota
Uno scrivano
Un chirurgo o barbiere
Un medico
Dugento soldati, compresi gli ufficiali
Quattro capi bombardieri
Otto bombardieri
Due remai
Quattro calafati
Quattro marangoni
Trecento quarantatrè remiganti
Sessanta marinari.

Aggiungendo a tutte queste teste un contabile, co' suoi ufficiali, e i ministri addetti al servizio speciale del comandante, noi vedremo che il totale dell'equipaggio ascendeva a quasi settecento uomini.

L'armamento, poi, del legno enumerava i seguenti pezzi di grossa artiglieria, tutti di bronzo.

Due colombrine da 50
Quattro colombrine da 30
Sei falconi da 6

Lungo i fianchi, e da poppa:

Quattro colombrine da 14

Due cannoni da	30
Sei cannoni da	20
Dodici petriere da	14
Due petriere da	12 (1).

I Veneziani avevano in sì alto concetto queste loro galeazze, che facevano giurare ai capitani, allora che n'assumevano il comando, di difendersi con esse inclusive contro venticinque galere nemiche.

I Veneziani avevano, come gli antichi, i legni destinati ai militari trasporti tra i quali si distinguevano principalmente gli uscleri, o antichi ippagoghi, che ricevevano a bordo truppe e cavalli da sbarco. Questi navigli molto usati nelle guerre delle Crociate, avevano di lunghezza ottantasei piedi (metri 29, 928), trentotto piedi (metri 13, 224) di larghezza, e ventinove (metri 10, 092) d'altezza. Camminavano colla sola vela, ed il loro equipaggio era di cinquanta uomini. Ora, ciò che faceva distinguere questi legni dagli altri, era una porta a fior d'acqua, che vedevasi all'estremità della poppa, e che serviva d'entrata e d'uscita ai cavalli. Finito il caricamento, chiudevasi quest'uscio e si calafatava, perchè in allora la parte inferiore rimaneva sotto la linea d'immersione (2).

Avanti il secolo XVI, il sistema d'arrolamento praticato dai Veneziani pel remeggio delle loro galere, negli armamenti ordinarj, era l'ingaggio volontario a danaro. Ma, alla metà di quel secolo (1549), la repubblica, adottando il sistema della Francia, della Spagna ed altre nazioni marittime dell'Europa, statui,

(1) Venezia e le sue Lagune, Tom. 1, parte 2, pag. 255 e 256.

(2) Ivi pag. 198.

per lo più, la voga come pena da applicarsi ai rei di bassi ed infamanti delitti, ed agli schiavi fatti in guerra e sulle navi dei pirati; di modo che, fin d'allora, l'ingaggio che dapprima era volontario, diventò forzato (1).

Negli armamenti straordinari, poi, la repubblica, per esser certa dei mezzi di sollecitamente equipaggiare ed armare una squadra, aveva fatta una legge, la quale determinava il contingente che ciascuna provincia doveva per tale oggetto, somministrare al governo. Quindi è che la città di Venezia e suo distretto forniva gli equipaggi per cinquanta galere; le città di terra ferma, per dodici; l'isola di Candia per dieci; Capo d'Istria, l'isola di Veglia, Brazza, Zara, Lesina, Spalatro, Trau, Curzola e Cattaro tutte assieme, per tredici. Per tal guisa, ottantacinque galere potevano armarsi, ed uscire al tempo stesso sollecitamente dai porti della repubblica; ed all'occorrenza, anche più (2). A questi arruolamenti straordinari in Venezia, ecco in qual modo procedevasi. Si classavano in appositi ruoli le corporazioni degli artieri, e della gente addetta alla marina; e ciascuna di queste corporazioni era tenuta a contribuire per estrarre a sorte un contingente di quattro

(1) Fu nei consigli di Cristoforo Canale detto scrittore, già da noi citato, di Milizia Marittima, che il veneto senato adottò questo nuovo sistema d'arruolamento avendo il valente uomo dimostrato a quell'augusto consesso che da tal generazione d'uomini, stante la lor dura condizione, non solamente lo stato avrebbe ottenuto un miglior servizio ma anco un notevole risparmio nel loro mantenimento, sempre che ei volesse considerare che se al mantenimento dei galeotti volontari gli occorrevasi annualmente 3064 ducati, per quello dei galeotti forzati sarebbero bastati soli 1344.

(2) Storia della repubblica di Venezia di Leone Galibert, tom. I, pag. 268, Genova e Prato 1831.

mila uomini, dell'età dai diciotto ai cinquanta anni, divisi in due squadre, di venticinque galere l'una. Se non che, questo sistema d'arrolamento, adottato dai Veneziani quando si trovavano in guerra contro i Turchi per le loro usurpazioni nell'Arcipelago (1538, 1540), venne da essi soppresso nel 1565, convertendo in una tassa pecuniaria una tale servitù personale, repartendola adeguatamente tra le suddette società (1). E ciò, forse, per essersi accorto il governo, che gli uomini da queste somministrati mal riuscivano nella manovra dei legni grossi, i quali allora, per l'uso sempre più crescente delle artiglierie, cominciavano ad essere maggiormente in voga dei sottili. Cosicchè, la repubblica, dopo l'accaduto, prese a valersi per la manovra de' suoi legni da guerra, dei marinari delle isole, come più adatti a un tale servizio.

Rispetto agli equipaggi combattenti, la repubblica, nel porli sotto le sue bandiere, teneva due differenti sistemi d'arrolamento; perocchè ne' suoi possedimenti d'oltremare usava la leva, o coscrizione; e in quelli di terra ferma l'ingaggio volontario a denaro. Le cernide, o ordinanze di terra ferma, sembra che in tempo di guerra formassero per lo più le guarnigioni de' suoi legni da guerra; perciocchè si servivano di questa gente anche per la voga (2).

Le forze navali dei Veneziani nei tempi della loro grandezza, cioè a dire avanti alla perdita delle loro

(1) Secondo il chiarissimo Agostino Sagredo le corporazioni delle Arti veneziane pagavano annualmente di tassa alla Camera all'armar, 45 mila ducati correnti, pari a franchi 140 mila (Delle consorterie edificative veneziane di Agostino Sagredo, pag. 56).

(2) Venezia e le sue Lagune, tom. I, par. 2, pag. 255.

colonie nell' Oriente, eran divise in tre squadre. La prima squadra stanziava nell' acque di Costantinopoli, e stava guardando le costiere di quell' impero ed il Mar Nero; la seconda a Candia, e faceva lo stesso del Peloponeso, delle Focée, dell' Arcipelago ed altri contermini lidi; la terza poi guardava il loro stesso golfo, sul quale volevano che il capitano impendone ad ogni nave armata straniera l' accesso, n' assicurasse ad essi soltanto l' assoluta ed esclusiva sovranità (1). Non calcolate queste tre squadre, i Veneziani tenevano pure nei porti delle loro colonie dell' Oriente delle squadriglie d' un numero di galere proporzionato all' importanza dei luoghi, e colle quali i loro rispettivi comandanti erano obbligati a proteggere e difendere ogni nave mercantile, scortandola là dove corresse maggior pericolo. I comandanti delle venete squadre si chiamavano ammiragli, o capi squadra. Deputati principalmente a dirigerle nel cammino e nel combattimento, erano anco incaricati della sorveglianza sui capitani o sopracomiti delle singole galere, onde disimpegnassero le loro attribuzioni con esattezza e fedeltà. Gli aspiranti al grado d' ammiraglio, fu statuito nel secolo XV, che dovessero avere la età di venti anni, e fossero tenuti a subire un esame sulla loro capacità, col produrne attestazioni giurate di tre ammiragli, del provveditore generale da mare e dei provveditori d' armata (2): nè ciò bastando

(1) So questa esclusiva sovranità del Veneziani sul loro golfo vedi Antonio Marin; Storia civile e politica del commercio del Veneziani, tomo II, Capitolo IX, pag. 59 e seg. Ediz. Venez. MDCCCLXXXIX.

(2) Saadi, Principii di Storia civile della Repubblica di Venezia, tom. 2, part. 3, pag. 923.

dovean pure esibire un certificato d'aver servito come comiti in qualche nave dello stato.

I sopracomiti dipendevano direttamente dagli ammiragli e dovevano avere la stessa loro età. Duravano nell'ufficio quattro anni, ed era statuito che fossero eletti tra i patrizi, nell'intendimento forse che come partecipi dell'alta sovranità dello stato, mantenessero più facilmente l'ordine e la disciplina tra gli equipaggi. Uno de' loro principali incarichi era quello di rendere conto al governo, nel tempo del disarmo, del numero de' galeotti forzati sotto pena d'esser loro vietato d'intervenire alle deliberazioni del consiglio maggiore, ove non producessero un attestato d'aver fatto quanto era loro possibile per tale intento. La provvida repubblica, onde impedire che si sviluppassero tra di essi i germi della corruzione, aveva altresì decretato che non dovessero sfoggiare nel lusso delle vesti nè degli arredi; e per non distrarli dall'adempimento de' loro doveri, che non potessero tenere a bordo nè moglie, nè figliuoli, nè altri della loro famiglia (1). I sopracomiti avevano per ajutanti de' nobili, chiamati nobili di galera. Questi giovanetti dell'età non minore di 15 anni, non erano altro che aspiranti al grado di uffiziali; per conseguire il quale erano obbligati a fare quattro anni di servizio. Tutti questi uffiziali erano tenuti a mantenere tra gli equipaggi de' legni da loro comandati la più severa disci-

(1) A questa legge porse argomento nel secolo XV Niccolò Canale comandante d'una veneta squadra di 35 galere, per non aver difeso dai Turchi, come era suo debito, Calcide capitale di Negroponte, temendo per la vita d'un suo figliuolino, che aveva a bordo. — Leone Galiberti, *Istoria della Repubblica di Venezia*, pag. 223.

plina, intesa principalmente a mantener viva la pietà, l'onesto costume e la subordinazione. Quindi è che se uno bestemmiava, ove appartenesse alla ciurma, veniva frustato da poppa a prora: se graduato, condannato ad un' ammenda di cento soldi. Il soldato che giuocando metteva in pegno il proprio armamento era punito a discrezione dell' ammiraglio; il vincitore perdeva il guadagnato, e il prestatore l'imprestato. Se l'ammiraglio avesse comandato ai comiti ed agli altri uffiziali d' attaccare il nemico, e non lo avessero fatto, venivano condannati nel capo; e ove si fossero sottratti alla pena, venivano banditi con la confisca de' beni; salvo a glustificarsi (1). Nè era estranea alla disciplina delle venete galere, quella parte che riguardava la nettezza e proprietà degli equipaggi, che tanto influiscono sulla condizione sanitaria d'un' armata; perocchè ogni soldato e galeotto doveva esser fornito di sufficiente biancheria per mutarsi, e della sua schiavina e stramazzo per coricarsi.

Entrava pure nel codice della veneta marineria, la misura prudenziale, che fosse vietato ad ogni squadra armata l'accesso nel porto di Venezia, ancorchè tornasse da qualche spedizione; ordinando invece all' ammiraglio di sbarcarne gli equipaggi nell' Istria; e là, soddisfatti del loro avere licenziarli. La marineria militare presso i Veneziani oltre d'essere allora il più valido sostegno de' loro commerci, n'era puranco il più efficace strumento. Ben avvisando infatti la sagacia del loro governo, che le sue navi da guerra non

(1) Marin, Storia civile e politica del Commercio del Veneziani, tomo V, p. 223.

potevano bastare alla guardia delle mercantili, che scorrevano allora in grandissimo numero per tanti e sì diversi mari, pensò di rimediare a siffatto sconcio dando in affitto a' suoi mercatanti galere da traffico armate in guerra, che poste al pubblico incanto, detto cottimo, venivano aggiudicate al maggiore offerente. Della portata ciascuna di cinquecento tonellate (1) sotto coverta, ed altrettante sopra, esse componevano per consueto sei squadre di cinque o sei galere ciascuna, le quali avevano il privilegio esclusivo del traffico, nei mari ai quali eran destinate. La prima squadra veniva diretta annualmente al mar Nero pel commercio della Russia ed il centro dell'Asia; la seconda si recava a Costantinopoli, e trafficava nei porti della Romania e della Grecia; la terza per la Siria e l'Asia minore, faceva il commercio dell'Armenia; la quarta si dirigeva all'Egitto; la quinta toccava i porti dell'Africa e la Spagna; la sesta attraversava lo stretto di Gibilterra e frequentava l'isole della Gran Bretagna e la Fiandra (2).

A queste squadre armate in mercanzia, veniva ingiunto d'uscire da' porti della repubblica con le più grandi precauzioni. Perocchè, nel caso di movimenti ostili, fatti palesi al governo dai consoli o bails delle sue colonie, tosto veniva o all'una o all'altra delle squadre, o a tutt'assieme sospesa o prolungata la partenza da Venezia, o dai porti d'onde ritornar dovevano; ovvero, se partite avanti l'avviso, veniva loro interrotto il cammino con ordini opportuni per

(1) Ogni tonellata veniva calcolata un migliajo di libbre lorde.

(2) Venezia e le sue Lagune, tom. I, par. 1, p. 174.

farle stanziare a Negroponte, a Candia o Corone, sintonchè non fosse giunta una scorta sicura per seguirle (1). Nel caso poi, che non si trattasse d'altro che di semplici sospetti, inoltrate che si erano nell'Adriatico, il capitano del golfo le scortava a Candia, e a Corone, e talvolta più in su. Quindi entrate nello stretto d'Abido, il capitano del mar Maggiore o mar Nero, faceva lo stesso in quell'acque. Ove poi la repubblica si fosse trovata in guerra formale con qualche potenza, tutte queste squadre dovevan partire riunite in una gran carovana, ed essere scortate da una gran divisione di navi propriamente da guerra (2). Sì all'andata che al ritorno di questi legni mercantili armati, veniva assegnato un termine dalla legge; e questo termine non poteva essere alterato, salvochè non ne fosse giustificata la necessità.

I capi squadra di questi legni mercantili armati in guerra, venivano eletti dal senato alla maggioranza de' voti. Ad essi veniva affidata dal governo un'ampissima autorità, inquantochè era della loro competenza la direzione del viaggio e della navigazione, la disciplina delle ciurme, la custodia delle mercanzie, il giudizio sopra ogni controversia, lo stabilire i piani di difesa in caso d'attacco, e per dir breve, tuttociò che riguardava il buon ordinamento della squadra rispettiva (3).

(1) Antonio Marlo, Storia civile e politica del Commercio del Veneziani, tom. 5, pag. 195.

(2) Ivi, tom. 5, p. 196.

(3) È però da notarsi che tanto potere cumolato su questi comandanti delle squadre mercantili armate della repubblica di Venezia, essi non presero ad esercitarlo, secondo Depping (*Histoire du Com-*

Per obbligare sempre più questi superiori ufficiali ad esercitare con disinteresse le attribuzioni del loro grado, non potevano caricare di merci il proprio legno, ma gli era data però piena facoltà di caricarne qualunque altro a conto loro. Sotto il loro immediato comando stavano i capitani di ciascuna galera che anch'essi venivano eletti dal senato, e dell'età non minore di 25 anni. Questi capitani ottenutone il grado mediante una cauzione, potevano, a differenza dei capisquadra, caricare di mercanzie i loro navigli, ed anco affittarne uno spazio onde riporvi le altrui. I marinai, poi, per essere arrolati a quei bordi si richiedeva che avessero la età non minore di 18 anni, e che giurassero d'esser fedeli e diligenti nel servizio, e di riferire al magistrato competente tutti gli abusi e le irregolarità che venivano commesse a danno del medesimo. Godevano essi pure del privilegio di caricar mercanzie sul legno a cui appartenevano, ed oltracciò per prestar man forte al bisogno ai soldati che ne stavano alla guardia, erano anco tenuti a fornirsi d'un elmo di ferro o di cuojo, di scudo, di spada, di lancia e coltello (1).

Ed ora giova avvertire a complemento del nostro subietto, che il veneto governo coll'assumersi l'alta direzione di queste carovane marittime, sebben s'arrogasse il monopolio dei loro traffici, ei non lo faceva

merce entre le Levant et l'Europe, tom. I. pag. 162), che allorchando il governo di lei, di democratico si tramutò in oligarchico, che avanti, per la diversa natura del sistema politico, quest'autorità la dividevano coi loro subalterni, come più diffusamente narreremo là dove faremo capo alla marineria militare dei Genovesi.

(1) Mutinelli, *Del Commercio dei Veneziani*, pag. 65.

però con tutto il rigore del significato. Imperciocchè aveva invece operato in maniera, che tale esclusivo commercio recasse del vantaggio altresì ai suoi amministratori, e ciò soccorrendo mediante i detti affitti delle sue galere, quei mercatanti poco facoltosi che non potevano da se stessi fornire del necessario armamento i propri legni, onde difenderli dai pirati, i quali qualche volta gli avevano perfino costretti a sospendere l'invio delle loro merci (1). Senza che il veneto governo coll' istituzione di queste carovane marittime, mirava del pari all' utile scopo di tener esercitata la sua marineria militare in tempo di pace, ed a far rispettare la sua gloriosa bandiera per tutti i cogniti mari, non che forse a porre in grado i suoi giovani patrizi di familiarizzarsi di buon' ora colle lontane navigazioni, e far tesoro tra quei popoli costieri che andavano a visitare, del meglio che avessero trovato nelle loro istituzioni, perchè se ne avvantaggiasse il proprio paese.

Ma, ad onta dei diversi e grandi vantaggi che la istituzione di questi legni recava al governo, i Veneziani si vider costretti a sopprimerli, dopo la perdita delle loro colonie nell' Oriente, tempo in cui la loro mercatura cominciò a scemare di quella importanza che aveva in addietro, e massime nel principio del secolo XV; nel quale raccontasi che la loro marina mer-

(1) Accenna di fatto il citato Marin nella sua Storia, che nel 1337 in cui i Veneziani erano in guerra col Genovesi, il mare era sì infestato dai pirati che nessun mercatante osava arrischiarvi le sue merci; per il che alcuni patrizi, essendo impiegate le forze navali della repubblica contro il nemico, deliberarono di fare un armamento in proprio di sette galere sottili. Marin, ec., tom. V, cap. 3, pag. 205.

cantile contasse da tremila navi da 10 sino a 200 botti, servite da diciassette mila marinai; e trecento grossi bastimenti d'alto bordo, con otto mila; mentre la marineria militare era forte di quarantacinque galere, o caracche, condotte da undicimila marinai; e che lavorassero negli arsenali pubblici e privati, da sedicimila falegnami (1).

Notiamo altresì, che il principio del secolo XV, fu quello pure della loro maggiore importanza territoriale. Diviso infatti, in quel tempo il territorio della repubblica in tre ben distinte parti; la prima parte che era il dogado, o ducato, comprendeva la città di Venezia e le sue immediate dipendenze nelle lagune; cioè Chioggia, Malamocco, Murano e Grado; la seconda gli stati di terra ferma, che abbracciavano i territori di Treviso, Padova, Segna, Verona, Brescia, Bergamo, Crema; la terza che constava degli stati marittimi dell'Istria, della Dalmazia, con tutte le isole del litorale dell'Albania, una parte della Livadia, con Lepanto; una parte della Morea, con Patrasso, Argo, Napoli di Romania, una parte della Macedonia, con Tessalonica; le isole di Corfù e di Zante nel mare Ionio; e finalmente il reame di Cipro, l'isola di Candia, e l'isola, di Negroponte (2). La repubblica, che doveva tanta grandezza d'imperio sul mare alla perizia ed al valore della sua marineria militare, aveva pensato, in ricambio di tanto beneficio, a corredarla di tutti quegli stabilimenti che potevano conferire a sempre più per-

(1) Marco Sanuto, *vita Ducum Venetiarum*; presso Muratori. *Scriptorum rerum italicarum*, tom. XXII, pag. 946 e seg.

(2) Leone Galibert, *Storia della Repubblica di Venezia*, tom. I, pag. 245.

fezionarla, e ad accrescerne lo splendore. Incominciamo a parlare del suo arsenale.

L'arsenale di Venezia, fondato dalla repubblica fino dal 1104 (1), è nel suo genere una delle più grandi meraviglie che la fama ci racconti. Situato ad una dell'estremità della metropoli, dal lato più prossimo al mare, le sue alte mura gli formano un circuito di quasi tre miglia; e tre scompartimenti nell'età di cui parliamo ne formavano l'interno. Il primo conteneva le fucine, il laboratorio, i quartieri degli impiegati e la corderia che occupava uno spazio di quattrocento piedi in lungo e novanta in largo (2). Comprendevasi il secondo l'armeria, i magazzini dei legnami, i grandi scali coperti destinati per le maggiori costruzioni. Il terzo, poi, era riserbato per le minori. In questo immenso edificio erano scavati tre grandi bacini, nei quali, mediante i canali che v'avevano comunicazione, si trasportavano dagli scali coperti i gusci delle navi acciocchè essi ricevessero colà il loro completo armamento. Il Governo che in ciò aveva quell'interesse che ognuno può immaginarsi, faceva ogni potere onde in questo grande opificio fiorissero e fossero in piena attività tutte quelle arti che condur potevano al perfezionamento del suo navile, che era tutto il segreto della potenza e della gloria della repubblica. Ed in vero, non eravi allora in Europa arsenale che rac-

(1) Ai tempi della prima Crociata, e sotto il dogado d'Ordelafo Faliero.

(2) La Corderia dell'arsenale di Venezia, situata in un locale chiamato la Tana, aveva estensissima reputazione per i suoi cordaggi, trovati dagli stessi periti più resistenti, maneggevoli e sottili degli altri. Tonello, *Lezioni di Nautica*, tom. I, pag. 68.

chiudesse nè legnami meglio scelti e conservati, nè metalli di miglior tempra, nè navi più artisticamente costruite, nè marangoni di più scienza ed esperienza. Tanto alle maggiori quanto alle minori costruzioni, lavoravano giornalmente da due mila operai, ed all'occorrenza anche più. Ecco come l'Alighieri descrive mirabilmente, nella sua cantica immortale, le svariate occupazioni di quelli artefici:

Quale nell'Arzanà dei Veneziani
Bolle d'inverno la tenace pece
A rimpalmar li legni lor non sani,
Che navigar non ponno, e in quella vece
Chi fa suo legno nuovo, e chi ristoppa
Le coste a quel, che più viaggi fece;
Chi ribatte da proda, e chi da poppa;
Altri fa remi, ed altri volge sarte;
Chi terzeruol, ed artimon rintoppa.

INFERNO, *Canto XXI.*

Gli operai dell'arsenale, erano ordinati in un corpo militare che chiamavasi delli Arsenalotti; e narrasi che questi consideravano la marina come la loro nutrice, e della propria famiglia (1). L'individuo posto nell'arsenale era sicuro d'aver un pane per tutte le eventualità della vita. Nè la vecchiaja, nè le infermità lo potevano privare del suo impiego o d'un altro proporzionato alla sua capacità. Gli stessi suoi figli trovavano nell'arsenale del lavoro, e oltracciò quell'istruzione ne-

(1) Extrait d'une memoire du citoyen Forfait ingenieur ordonnateur de la marine Française sur la marine de Venise à l'époque de la paix de Campo Formio, tom. V, pag. 289 de l'Institut de France.

cessaria nei diversi rami della professione marittima. Subordinati, questi operai a dei superiori per lo più di carattere mansueto e benevolo, essi gliene addimostavano la loro gratitudine con una condotta obbediente tranquilla e rispettosa, e soprattutto per una fedeltà a tutta prova.

In quest'arsenale destava pure la universale ammirazione un sontuoso museo d' antiche e moderne artiglierie le quali traevano a se l' attenzione non tanto per la pregevolezza della loro materia, essendo tutte di bronzo, quanto e più pel magistero della loro gettatura. Di questo santuario dell' arma dottissima, dovevasi la fondazione alle solerti e indefesse cure di certo inglese, Iacopo Patisson, soprintendente delle venete artiglierie, il quale lo avea raccolto ed ordinato nel 1772. Succeduto poi in quell' ufficio il veneto maggiore Gasperoni, il Senato ordinò la rifusione di tutti gli antichi pezzi in bronzo, come erasi già praticato d' altri, per disposizione dei 18 luglio 1521: ma quest' egregio e benemerito cittadino, per amore e decoro dell' arte, chiese ed ottenne da quei padri la preservazione dei pezzi più pregevoli, i quali ne rappresentavano la istoria. Se non che era destino che cotesto museo con tanta e sì gelosa cura conservato, andasse alfine disperso: perocchè, all' infuori d' una grossa bombarda che si vuol più antica di tutte, siccome adoperata nella guerra di Chioggia contro i Genovesi nel 1380, e del primo cannone di corda, simile a prima giunta ad un mortaio, il rimanente rimase vandalica preda dei Francesi alla caduta della repubblica.

Per porgere ai benevoli lettori nostri un' esatta e

distesa idea di queste artiglierie, quando la nobile scienza ancora bamboleggiava, noi trascriveremo la descrizione della già detta bombarda, che non soggiace alla lamentata espilazione, per esser formata di ferro (1).

Questa bombarda adunque, altro non è che un tubo cilindrico di ferro addogato, lungo piedi veneti tredici, e pollici cinque (ossia metri 4,660), con pollici cinque (metri 0,145) di bocca; priva di culatta, orecchioni e bottoni. Queste doghe sono assieme costrette in tutta la loro lunghezza, da 46 grossi cerchi di ferro, e le due estremità che si dicono gioje, sono egualmente terminate da due cerchi più robusti, cadauno fornito di doppio anello, che fanno le veci dell'odierna maniglie. Questa bombarda, per mezzo del così detto mascolo di ferro, il quale era un piccolo cannone d'egual diametro, e solo bastante a contenere la polvere, poteva essere indifferentemente caricata da una parte o dall'altra, secondochè se ne voleva far uso. Questo mascolo così caricato, s'applicava a guisa di cerniera e in un modo fortissimo, acciocchè desso resistere potesse alle scosse nell'atto dell'esplosione e della contemporanea rinculata.

In quest'arsenale cravi pure la fonderia dell'artiglierie, e si vedevano ancora le prime ruote usate per pestare la polvere, e vasche di granito istriano per la manipolazione del salnitro. I Veneziani, già l'abbiamo accennato, furono i primi in Europa a usare, almeno, con un sistema regolare le artiglierie nei

(1) Venezia e le sue Lagune, tom. I, par. 2, pag. 168 e 169.

navali conflitti, ponendo in opera le bombarde contro i Genovesi nella famosa guerra di Chioggia.

Valenti più dei loro avversari, a detta ancora degli stessi storici nemici, nella fabbrica di tali pezzi, e nel brandeggiarli e puntarli sulle lor navi, si fu principalmente per questa lor maestria che uscirono vittoriosi da quella tremenda guerra che pose in forse la loro politica esistenza. Contuttociò, in quel secolo e nei due susseguenti, l'arma dottissima si trovava ben lungi dal suo perfezionamento. Di fatto, ci vien narrato dagli esperti, che nei secoli XV e XVI, vedendosi che i cannoni di forte calibro e di grande portata, coi quali s'armavano le galere e le galeazze, funzionavano a meraviglia sì nell'offesa, come nella difesa, si cercò sempre più d'augmentarne il calibro e la portata, senza però fare attenzione che a questo modo la difficoltà di manovrare e di servirsi di armi cotanto pesanti, aumentava in ragion composta della loro misura, mole e peso speciale. N'avvenne dunque che, adottatosi tale assurdo sistema, si fusero enormi pezzi, che poi la esperienza fece conoscere in appresso, che non erano più da mettersi in batteria. E ciò, non tanto perchè non s'affacevano alla manovra, quanto perchè a sostenerli ed a resistere nel punto della scarica e della rinculata, era necessario di fortificare con legname d'investizione la disposizione della prora, là dove appunto si dovevano situare, e render così il legno più pesante al corso e difficile ad operare le necessarie conversioni (1).

Del resto, facevano degno corredo a quest'arsenale,

(1) Venezia e le sue Lagune; tom. I, par. 2, pag. 171.

che, era giustamente l'orgoglio del veneto nome, delle scuole, là dove i figli delle maestranze venivano ammaestrati in tutte le discipline, capaci a formare un eccellente architetto navale. Il corso dell'insegnamento, che durava sei anni, veniva affidato a quattro religiosi: tre dovevano istruire giornalmente i giovani allievi nella pietà, nella morale e negli elementi della calligrafia e dell'aritmetica; il quarto poi insegnava repartitamente fra i sei anni l'aritmetica numerica e letterale, ossia l'algebra, la geografia piana e dei solidi, la trigonometria, la teoria delle curve, la meccanica, la idrostatica, la idraulica, la costruzione navale, il disegno piano e prospettico, l'agricoltura boschiva, l'economia dei boschi, la cognizione fisica e pratica dei legnami, e finalmente, all'infuori dei primi due anni, negli altri, lor veniva insegnata la lingua francese ed inglese. Finita la loro lezione, era prescritto che dovessero andare a lavorare su i cantieri con gli altri operai; ritenendosi da quel sapiente senato come un assioma ineluttabile, che chi non sa obbedire, non sa comandare (1).

Premio dei loro regolari esami, subiti felicemente, erano pecunarie elargizioni ed anco distintivi d'onore che consistevano in medaglie d'argento col motto: *Sunt huc etiam praemia laudi Virg. S. C.*

Il governo amministrativo dell'arsenale veniva affidato a due magistrature fra esse distinte, una col titolo di sopravveditori e l'altra di provveditori o patroni. La prima componevasi di tre patrizi scelti fra il numero dei senatori, la seconda pur di patrizi ma senza

(1) Venezia e le sue Lagune, tom. I, par. 2, pag. 152.

dignità senatoria. Ambedue queste magistrature dovevano far conoscere la loro perizia teorica e pratica nello scibile dell'arte navale. I sopravveditori rivestiti d'autorità civile e criminale, su tutto il personale dello stabilimento, esercitavano un'immediata sorveglianza sulla condotta dei provveditori, e questi alla lor volta su gli altri impiegati subalterni. Le ordinazioni e commissioni dell'arsenale, la sua polizia intesa a mantenervi l'ordine e la disciplina ed altre ingerenze di dettaglio, erano di spettanza dei provveditori o patroni.

I sopravveditori duravano nell'ufficio 32 mesi ed i provveditori 16, e per esser quest'ultimi anche incaricati della custodia dell'arsenale percipevano un appuntamento col titolo di provvisione. Dipendeva immediatamente da essi l'ammiraglio dell'arsenale che dirigeva tuttociò che riguardava la costruzione, il raddobbo e la manutenzione delle navi ed il loro armamento. La costruzione, il riedificazione delle spiagge e delle dighe ed altre appartenenze della marina, erano egualmente della competenza di quest'uffiziale. Il suo impiego era d'una grande responsabilità, dovendo mallevare, per la capacità e attività delle maestranze e dei loro preposti.

Delle costruzioni navali l'ordine veniva diramato dal senato, e venivano intarprese e dirette dai seguenti tecnici:

Un 1° architetto;

Un 2° architetto;

Un ajutante del primo;

Otto architetti costruttori;

Sei sotto architetti costruttori;

Quattro ajutanti dei sotto architetti;

Otto primi ajutanti delle compagnie;

Due ajutanti delle compagnie;

Otto terzi ajutanti delle compagnie, ossia capi d' uomini per dirigere le squadre (1).

Una galeazza armata in guerra uscita da quei cantieri, costava allo stato 120,000 ducati (franchi 373,000 circa); e l' annuo mantenimento d' armo ducati 26,400, (franchi 82,000), senza che fosse in tal somma calcolata la spesa pel pan biscotto, per la polvere da sparo, e per tutte le munizioni occorrenti (2).

Il personale, poi, e materiali da guerra d' una galera sottile costava al mese ducati 700 circa (3).

Il reggimento interno disciplinare di questo grande opificio, poteva offrire di per se stesso un saggio della fanigerata sapienza ordinatrice del Veneti antichi. Leggiamo infatti, che tanto il patrono di guardia quanto il supplente non potevano assentarsi dal loro posto durante i lavori, e così dovevano governarsi tutti gli altri impiegati subalterni. Ogni qualvolta la necessità avesse portato che essi fossero stati costretti ad assentarsi per qualche loro affare particolare, erano obbligati a munirsi d' un permesso in iscritto del patrono di guardia, e il capo posto militare che stava alla porta, sorvegliato da un uffiziale civile non li lasciava passare se non glielo avessero mostrato; e di più era obbligato a registrarne il tenore in un giornale che doveva tenere colla massima esattezza, e farlo firmare ogni sera dal patrono di guardia. La paga di tutti gli

(1) Venezia e le sue Lagune, tom. I, par. 2, pag. 148.

(2) Ivi, pag. 229.

(3) Giannotti, La Repubblica di Venezia, pag. 207, Lione MDLXIX.

impiegati dell'arsenale, dall'ammiraglio fino all'ultimo custode era giornaliera e quelli che si portavano all'impiego troppo tardi, qualunque si fosse il loro grado venivano notati e perdevano un terzo, un quarto o la metà della paga, secondo l'ora che si erano posti al lavoro. La paga si faceva regolarmente tutti i sabati, ma si lasciava addietro la settimana che correva. Ora è da notarsi che mediante questo sistema, la paga tanto agli operai quanto agli altri stipendiati non poteva esser loro ritardata più oltre di due settimane; e così ogni computista aveva sempre quasi una settimana di tempo per mettere in buon ordine i suoi ruoli. Nel tempo del desinare, un sottomaestro rimaneva in ciascun cantiere o laboratorio, e quattro altri impiegati si trattenevano nei rispettivi posti. Un provveditore e un architetto facevano lo stesso, perchè così nel caso di qualche imprevisto accidente si sapesse a chi ricorrere per gli ordini opportuni. Nella notte, poi, un architetto e un sotto architetto facevano la guardia nell'interno dello stabilimento, e 200 arsenalotti armati di picche la montavano all'esterno sotto gli ordini dei predetti ufficiali. Dei tre provveditori che dimoravano in prossimità dell'arsenale, uno almeno non poteva allontanarsi dalla sua abitazione. E questa sorveglianza si rendeva tanto più necessaria, in quanto che tutte le macchine per estinguere gl'incendj, non solo nell'arsenale ma anco nel rimanente della città, si trovavano in quei magazzini. Le pompe venivano adoperate esclusivamente dagli arsenalotti, ed essi soli per ordine del loro immediato superiore, che era l'ammiraglio, abbattevano gli edifizj che bisognava demolire, per impedire i progressi del fuoco.

In quanto ai lavori: il piano dei lavori in genere da farsi nella settimana, si proponeva l'ultimo giorno dell'antecedente in una conferenza generale, nella quale interveniva tutto il personale del reggimento dell'arsenale. Il piano, poi, dei lavori giornalieri, si faceva in conferenze particolari che si tenevano ogni mattina al cospetto del patrono di guardia. L'ammiraglio distribuiva gli ordini agli architetti e sotto architetti, e questi compilavano lo stato delle domande per l'acquisto del materiale occorrente ai lavori, e per il numero degli uomini deputati ad eseguirli. L'ammiraglio vidimava questo stato, e lo correggeva ove n'avesse avuto bisogno, e l'approvazione soltanto del patrono di guardia gli dava valore (1).

Portentosa era la celerità, colla quale i Veneziani costruivano i loro navigli. In quanto che si narra, che essendo state distrutte dai Genovesi nella guerra di Chioggia le loro forze nei mari dell'Istria, trovandosi Chioggia occupata dalle loro armi e Venezia stessa bloccata, in meno di due mesi allestirono 40 galere con un numero proporzionato di bastimenti, che arrestarono i progressi del fiero Ligure, sino a tanto che l'arrivo in patria dell'ammiraglio Pisani, con efficace soccorso, non restaurò pienamente la loro afflitta fortuna.

Tenera oltremodo la repubblica, d'avere fra le sue milizie di mare, dei giovani colti e intelligenti nel magistero delle artiglierie, aveva pure istituito fin dal

(1) Extrait d'une memoire du citoyen Forfait ingenieur ordonnateur de la marine Française sur la marine de Venise a l'epoque de la paix de Campo Formio, tom. V, pag. 284 de l'Institut de France.

secolo XV, una scuola dell'arma dottissima. Gli alunni della medesima, appellati bombisti o bombardieri erano tutti ordinati in un corpo militare, e tanto gli uffiziali, quanto i semplici militi appartenevano alle classi industriali. Il loro numero ascendeva da 400 in 500, ed avevano per insegna santa Barbera martire di Nicomedia, loro patrona, e questa scuola che portava il suo nome, rimaneva nelle vicinanze di Santa Maria Formosa. La loro uniforme negli ultimi tempi della repubblica, era un soprabito o giubba turchina; mostre, paramani e fodere rosse, bottoni dorati, brache corte al ginocchio, panciotto pelle di dante, calzette bianche e cappello tripuntato con coccarda a colori bleu e giallo (1). Nelle mostre o parate brandivano certe picche, o piccole alabarde. Onde fossero istruiti tauto nella parte teoretica, che nella pratica del cannone, venivano di tratto in tratto esercitati nel tiro del bersaglio sempre a fuoco vivo, lunghesso il lido chiamato s. Bonaventura. Chiunque in un anno avesse guadagnato il premio, era stato decretato dal governo che gli fosse assegnata una pensione vitalizia di dodici ducati. Ammessi in progresso, previo un attestato della loro capacità, al servizio delle artiglierie sulle navi da guerra dello stato, là dovevano principalmente occuparsi a tener netti i pezzi ed avere in ordine le caze (2), secondo la misura della palla e le regole dell'arte, ed importava ancora che sapessero lavorare fuochi d'ogni ragione, ed ecco

(1) Venezia e le sue Lagune, tom. I, par. 2, p. 257.

(2) La caza, era uno strumento di rame ionestato, che si empiva di polvere e s'introduceva nel pezzo, per portare la carica nel fondo (Vedi Grassi, Dizionario militare alla voce).

perchè essi prendevano il nome aneo di bombisti. I loro uffiziali poi, eran tenuti altresì a conoscere la geometria, onde potere colla misura della squadra imberciare i pezzi. Ricordiamo pure ad onore e gloria dei valenti allievi di quel sodalizio, che imbarcati sull'armata di quel prototipo dei veneti ammiragli, Angelo Emo nel 1784 e seguenti, essi dimostrarono contro i Barbareschi nei vari bombardamenti delle coste settentrionali dell'Africa, quanto il valore, la intelligenza e la disciplina siano arra immancabile di vittoria (1). Nè dimentichiamo che al servizio sulle navi da guerra della repubblica, non erano ammessi che gli allievi di questa scuola.

Fra gli stabilimenti della marineria militare dei Veneziani, vuolsi anche ricordare un ospedale istituito dalla loro pietà fin dal 1474, e destinato a riecivere i marinai resi inabili al servizio o per vecchiaja o per infermità. Portava il nome del nostro Signore nel cielo, e rimaneva presso a s. Antonio a Castello.

Ora diciamo alcun che, sulla parte amministrativa di questa marineria militare dei Veneziani.

Per quanto n'accenna il loro storico Sandi, la marineria militare dei Veneziani non ebbe un'amministrazione separata e distinta dalla mereantile, che sul volgere del secolo XV; inquantochè per l'avanti intendeva all'economico dell'una e dell'altra, il doge e il senato (2). La magistratura che s'occupò esclusivamente della loro marineria militare, fu dei così detti provveditori della Camera all'armare. Istituiti

(1) Venezia e le sue Lagune, tom. I, par. 2, pag. 257.

(2) Sandi, tom. II, par. 1, pag. 917.

in via provvisoria e d'esperimento nel 1497, essi furono confermati stabilmente al principio del secolo XVI. Le principali attribuzioni di questa magistratura, consistevano nell'ordinare l'armamento delle galere, nel farne la consegna ai capitani, nel fornirle di munizioni da bocca e da guerra, nell'arrolare i marinai, nel provvederli di vestiario, e nell'eleggere a tutti i gradi d'uffiziali fuorchè a quelli riserbati ai patrizi, i quali venivano lor conferiti dal consiglio maggiore. Ma verso la metà del secolo XVI, la repubblica aumentò il personale di quest'ufficio; perocchè trovandosi allora in guerra coi Turchi, siccome abbiamo accennato, a fine d'attuare con celerità l'armamento di 100 galere, pensò ad istituire una commissione di venti patrizi, dei quali 4 tolti dal senato, e gli altri dal consiglio maggiore, e si chiamarono pure a farne parte i due patroni dell'arsenale, e i provveditori delle artiglierie. Nè qui si ristette la riforma, chè nel 1585 furono eletti da quel consesso tre presidenti detti della milizia marittima, e nel 1733 ad essi ne fu aggiunto un altro (1).

Al servizio poi superiore attivo dell'armata, intendevano quattro grandi uffiziali, il capitano generale, il provveditore, il capitano del golfo e il governatore dei condannati. Il capitano generale per la indipendente ed assoluta autorità onde veniva rivestito, poteva quasi paragonarsi al dittatore presso i Romani. Eletto come questi in tempo di guerra, sempre tra i veneti patrizi, nè mai come costumavasi in quel tempo

(1) Venezia e le sue Lagune, tom. I, par. 2, pag. 63 nell'Appendice.

pel supremo comandante delle milizie di terra fra gli stranieri, egli, oltre d'esercitare il suo potere su tutte le forze navali dello stato, lo estendeva puranco alle sue marittime provincie; stantechè era nelle sue facoltà di condannare nel capo ed alla galera i rei dei delitti più gravi, esclusi i nobili, che poteva però mettere alla catena duraute il processo (1); di farsi giudice in ultimo appello delle sentenze pronunciate dai tribunali ordinarii ed anche, ove gliene talentasse la brama, d'amministrare le pubbliche entrate. Nè era da temersi che egli abusasse di tanta autorità, perchè finito il suo ufficio ei doveva renderne strettissimo conto a quel sì tremendo tribunale dei dieci.

Il provveditore generale che durava nel suo ufficio due anni in tempo di pace, la faceva da capitano generale, ma con un'autorità più ristretta, la quale però era sempre maggiore di quella dei comandanti delle singole squadre. Incarichi principali del provveditore generale, erano di spedire ogni bimestre al senato, un rapporto delle rassegne date agli equipaggi delle galere. Ed era pur tenuto a rimettere ogni quadrimestre al senato ed alla camera all'armar una situazione generale degli equipaggi di tutte le squadre, notandovi per nome e cognome i mancati, i morti, i licenziati, i rimessi d'ogni galera e loro passività (2).

Il capitano del golfo, intendeva, siccome già accennammo, alla polizia di quell'acque, impedendone l'accesso ad ogni nave da guerra straniera, e con-

(1) Darn, *Histoire de la Republique de Venise*, tom. III, pag. 119.

(2) Sandi, *Principj di storia civile della Repubblica di Venezia*, vol. II, par. 3, pag. 924.

sentendolo alle mercantili sì veramente che pagassero i dazi voluti dalla legge.

Il governatore dei condannati o dei galeotti forzati, magistrato che durava nell'ufficio tre anni, aveva fra le sue attribuzioni più precipue, quella d'ispezionare ogni mese le galere, e di compilare un circostanziato rapporto, da rimettersi ogni tre mesi alla camera all'armar, del modo con cui venivano trattati i condannati, in specie gl'infermi. Oltredichè, anch'esso, come il provveditore generale doveva inviare ogni quadrimestre al senato ed alla camera all'armar, una situazione generale degli equipaggi (1). A questi grandi uffiziali della marineria militare dei Veneziani, per controbilanciare con degli onori i molti oneri che s'addossavano nell'esercizio delle loro funzioni, venivano ad essi accordati vari privilegi e distinzioni. Per esempio, il provveditore generale poteva inalberare la bandiera sulla maestra, e salutando le piazze reali venivagli risposto con parità di colpi.

Il capitano del golfo, aveva la facoltà d'inalberare la bandiera quadra, e rispondere al saluto degli ammiragli, e dei sopracomiti con due tiri di meno.

Del governatore dei condannati, era pure in facoltà di porre la bandiera colla punta ovata sul trinchetto, il gagliardo a prora e lo stendardo a poppa, e rispondere al saluto degli ammiragli e sopracomiti con due tiri meno (2). Non parleremo degli onori che godeva il capitano generale, giacchè durante la sua dittatura gli eran dovuti quelli stessi della sovranità. Indi è che

(1) Sandi, *Principj di storia civile della Repubblica di Venezia*, vol. II, par. 3, pag. 923.

(2) *Ivi*, pag. 924.

passando dalle piazze reali, veniva salutato il primo coi colpi del cannone e col suono di tutte le campane; sbarcando a terra gli dovevano andare incontro tutte le autorità civili, militari ed ecclesiastiche del luogo.

In ciò consisteva l'ordinamento della marineria militare dei Veneziani, che s'ebbe la gloria fin dal principio della lor vita politica d'istradarsi a diventare la prima nazione marittima dell'Europa. Infestato di fatti il loro golfo fin da quell'epoca, e come accennammo in principio, dai Narentani, dai Saraceni e dai Normanni la loro prode milizia marittima, spiantati da quell'acque i barbari schiumatori, là gettò le fondamenta della loro marittima e commerciale potenza, che poi ai tempi delle crociate estese anche al di là degli italiani mari. Imperciocchè narrasi, che i Veneziani nella prima crociata richiesti da papa Calisto II delle navali lor forze, per soccorrere ai derelitti campioni della fede nella Palestina, essi con 200 navi capitanate dal loro doge Domenico Michieli, recuperate a Baldovino II re di Gerusalemme Giaffa, Tiro, Ascalona se n'ebbero in guiderdone da quel principe per i loro traffici la terza parte di dette città, e una contrada in tutte l'altre del suo imperio. È però da avvertirsi che la più grande importanza dei Veneziani come potenza marittima e commerciale, ebbe il suo cominciamento nella quinta crociata (1199) per la conquista da essi fatta assieme coi Francesi, di Costantinopoli (1204). In quantochè presa d'assalto quell'antica metropoli dei Cesari dell'Oriente, con 110 galere, 7 navi grosse, e 24 mila combattenti comandati dal loro doge Enrico Dandolo, nella repartizione fattasi tra le due nazioni del grande

impero, ai Veneziani toccò la quarta parte della capitale e dell'impero stesso, che abbracciava principalmente il dominio dell'Arcipelago e del Peloponneso, ed una serie di porti commerciali e militari, che dall'estremo Bosforo venivano ad ammogliarsi con quelli, che già possedevano nell'Adriatico: della maniera che i Veneziani andavano a Costantinopoli, sempre viaggiando in casa propria. Ma tanto ingrandimento della potenza di questa nazione nell'Oriente, avendo destata l'invidia dei Genovesi, particolarmente pel commercio del mar Nero che i loro emuli facevano a Trebisonda, ne nacquerò però lunghe e sanguinose guerre fra le due repubbliche che perdurarono ferocemente con brevi intervalli, da quel tempo fino al secolo XV.

Finite allora con una ringhiosa pace, sembrava chè la veneta marineria dovesse alquanto riposarsi dalle sue lunghe e gloriose fatiche. Ma ciò fu per breve, chè poco appresso fu costretta a riprendere il largo per combattere contro nemici anche più fieri di quelli, coi quali con varia fortuna, ma sempre con invitta costanza aveva combattuto. Mercechè i Turchi, quest'orde semiselvaggie, calate a torme dalle sterili vette dell'Altai, o Ektag, per distendersi sulle fiorenti pianure del Turkestan, essendosi in quell'epoca già impadroniti della costa europea dell'Ellesponto, avevano fatto poi lo stesso di Costantinopoli (1453). Ma avendo cominciato a distendere le loro usurpazioni, anche sulle venete colonie sparse in quell'impero coll'impadronirsi a tradimento della città d'Argo, la repubblica trepida d'ulteriori spogliamenti si vide costretta a muover loro guerra. Per mala ventura però, nel suo

lungo avvicinarsi, il valore e la militare perizia de' suoi intrepidi marinai dimostrati in tutti quei navali conflitti, non valsero a ricondurla nel possesso di quanto erale stato tolto; ma invece ciò non le fu argomento che di novelle e più crudeli depredazioni. Ed in vero, narrasi, che i Turchi, dal secolo XV al volger del secolo XVI (1571), spogliarono i Veneziani del Negroponte, dell' Albania, di Modone, Corone e Cipro, per modo che nel susseguente secolo XVII, di tutte le colonie che possedevano nell'Oriente, non era loro rimasta che la sola Candia. Ma anche questa colonia subì il fato dell'altre (1669), dal quale non la poterono salvare nè 24 anni di guerra, sostenuta intrepidamente da tutta la nazione contro quei barbari, nè le splendide gesta in essa operate dai Riva, dai Marcello, dai Mocenigo, dai Morosini ed altri ammiragli famosi, nè la morte di 30 mila soldati, nè quella di 284 patrizi, le giovani speranze della lor patria; nè infine 167 milioni d'oro (1) che tanto costò ai Veneziani la lunga e fiera contesa degna d'epopeja, e una delle più gloriose pagine della loro istoria. Pareva, è vero, che la marineria militare dei Veneziani, tornandole a sorridere la benignità della fortuna dovesse di nuovo concederle di rialzare la loro bandiera nell'Oriente, narrandosi che le sue squadre capitanate da quell'eroe di Francesco Morosini, avevano cominciato a recuperare il Peloponneso ed altre parti della Grecia, ma effimere furono tali conquiste, che anch'esse in breve ricaddero in potere della fal-

(1) Antonio Marin, Storia civile e politica del Commercio dei Veneziani, vol. VIII, pag. 197.

cata luna. In quanto poi, a questo lungo tener arme dei Veneziani contro i Turchi, senza raggiungimento di scopo, sebbene con non comune valore, noi riteniamo per fermo, che ciò derivasse più che dalla politica cautelosa e codarda del loro governo, ed altre speciose ragioni che si allegano, dalla sproporzione invece evidentissima di forze che risaltava a fior d'occhio fra le due nazioni belligeranti. Imperciocchè, era impossibile che la veneta repubblica, con uno stato che in quel tempo non enumerava che tre milioni d'abitanti e quattro di rendita, potesse più oltre resistere ad una nazione, che degli abitanti n'enumerava ben sessanta milioni con entrate corrispondenti; tanto più che i Turchi, popolo allora giovane ed agguerrito, non erano pei Veneziani i decrepiti ed imbelli Greci di Bisanzio da combattersi colla conocchia. Ma che ne sia a noi più dappresso, importa osservare che i Veneziani perduto il loro imperio nell'Oriente, mantennero la loro marineria militare con forze sempre proporzionate alla potenza e grandezza di quello che lor rimaneva, riscontrandosi che nel 1773 lavoravano nell'arsenale 500 calafati, 700 marangoni o maestri d'ascia e 200 segatori (1), e che all'epoca fatale dell'abdicazione della repubblica (1797), il numero dei suoi legni armati era il seguente:

Vascelli da 70 cannoni	N.º 10
— da 66 —	» 11
— da 55 —	» 1

(1) Agostino Sagredo, Studj storici sulle Consorterie edificative di Venezia. pag. 238, 254, 266.

Fregate da 42 a 44 cannoni	N.º 13
— da 32	» 2
Galere	» 23
Bombarde	» 1
Cotter	» 2
Barche cannoniere armate d'un cannone da 40, e 4 da 6	» 16
Brik di 16 a 18 cannoni	» 3
Golette da 16	» 1
Galeotte da 30 o 40 remi	» 7
Sciabecchi	» 7
Feluche	» 5
Barche obusiere, armate con due obici da 40 o da 50, e 4 can- noni da 6	» 31
Galleggianti sulle botti, armate con due cannoni da 30	» 10
Passi armati d'un cannone da 20, e 4 da 6	» 40
Batteria galleggiante di 7 cannoni da 50, sul perno detta l'Idra	» 1 (1).

Quest'armata navale dei Veneziani, era comandata allora da dieci uffiziali generali, venti capitani di vascello, venti di fregate o galere, ottanta luogotenenti, ottanta ajutanti, ottanta sotto ajutanti. Lo stipendio degli uffiziali di vascello non era dei più larghi. Il capitano di 1ª classe non percipева che 4,200 lire, gli ajutanti 800, e i sotto ajutanti 600. Ma è da notarsi però che il loro servizio veniva considerato assai

(1) Venezia e le sue Lagune, tom I, par. 2, pag. 248.

lucrativo sotto altri rapporti. Ogni ufficiale faceva un poco di commercio sopra i bastimenti dello stato, e di più poteva ottenere un congedo per comandare i bastimenti dei particolari che i negozianti gli confidavano volentieri. Gli ufficiali superiori quando comandavano un legno da guerra, era consuetudine che ne fossero anche i fornitori dei viveri, e per un prezzo stabilito, in modo che da esso potessero trarre qualche vantaggio. La navigazione ordinaria della squadra veneta, avendo in quel tempo la repubblica, come già abbiamo narrato, perdute tutte le sue conquiste nel l'Oriente, si limitava all' isole di Corfù, Zante e Cefalonia (1).

Ora questo florido stato, nel quale seguitava a mantenersi la marineria militare dei Veneziani alla loro morte politica, già da lungo tempo prenunziata dal loro decadimento, è una splendida prova che essa non aveva contratta quella malattia di languore e d'inerzia, che per sì gran danno affliggeva presso di loro in quel tempo, tutti i rami del pubblico servizio. Del che, la veneta milizia marittima doveva andar debitrice al patriottismo dell' illustre suo capo, l'ammiraglio Angelo Emo, che fu il Filopemene, l'ultimo gran cittadino del Leone alato. Diciamo ancora, per finire l'encomio della marineria militare dei Veneziani, che essa, per la sua scienza ed il suo valore, tenuta in grandissima estimazione da tutti i sovrani dell'Europa, ebbe l'onore di essere la istitutrice della marine-

(1) Extrait d'une memoire du citoyen Forfait, Ingenieur ordonnateur de la marine française sur la marine de Venise, à l'époque de la paix de Campo Formio, tom. V, pag. 273 de l'Institut de France.

ria militare d' Enrico VIII in Inghilterra, di Sigismondo in Danzica, di Gustavo I in Isvezia, e di Pietro il grande in Russia (1).

CAPITOLO V.

Marineria militare dei Genovesi.

Ove non più bell' alba in ciel sereno ?
Od Esperi più chiari ?
Ove di Flora e di Vertunno, o meno
Ove son di Pomona i semi evari ?
Sal dorno ampio dei mari
Qui ti conduce a volo
Cerere da lontani prori infinite,
Ed all' avverso polo,
Per onde appena in fra gli antichi odite,
Qui ti sperge tesor nuova Anfiroa.

GABRIELLO CHIAPPERA.

Genova ha molti punti di rassomiglianza coll' antica Tiro, perciocchè essa pure giace al centro d' una lunga costiera, bagnata dal mare Mediterraneo, e possiede un territorio che quantunque sterile ed angusto, dà l' accesso a vaste e fertili pianure. Separata di fatto pei suoi monti dalla Lombardia, si direbbe che questi monti si siano a bella posta abbassati sul suo confine per dischiudere a lei quell' agevol passo, serrato altrove dai rigori del verno.

Situata a sinistra dell' Italia meridionale, a destra della Francia, al rimpetto dell' isole di Corsica e della

(1) Venezia e le sue Lagune, tom. I, par. 2, pag. 243.

Sardegna, Genova ha un porto che pel suo facile approdo è uno dei migliori del Mediterraneo. Il ligure storico Oberto Foglietta, così descrive il molo che lo formava in antico. « Questo smisurato molo, egli dice, scorrendo da terra ferma in alto mare fa il porto, riparando le navi dall' impeto del mare aperto, fa loro stanza sicura. Opera fra l'altre d'Italia ammirabile, principalmente per la meravigliosa fabbrica, i cui fondamenti son fatti di scogli di smisurata grandezza, interi e grossi quanto s'estende la larghezza di tutta la fabbrica, tratti dalle viscere dei monti, ed in spazio di molti anni con malagevoli e faticose maniere, colà condotti e ammassicciati in altezza smisurata, e dipoi dall' impeto dell' onde per lo spazio di molti anni congiunti fra loro, come una soda composizione. E quella parte dell' opera che avanza fuori dell' acqua, è tutta fatta di sassi quadri molto grossi e d' un pezzo, ed a piè di esso, dalla parte di dentro, è un' altra fabbrica più bassa per potere più comodamente ricevere le mercanzie, che si scaricano dalle navi. Ma il lato di fuori è difeso dall' impeto dell' onde marine, col medesimo ammassamento di smisurati scogli che avanzano fuori dell' acqua, dal quale l' onde rotte percuotono la fabbrica senza verun pericolo di rovina, che senza questo riparo, si disfarebbe al fermo, e l' architetto di quest' opera, si vuole essere stato Marino Boccanegra (1) ».

Ora, questo molo vecchio, descrittoci con tanta esattezza dal Foglietta, fu principiato nel secolo XIII

(1) Oberto Foglietta, *Istorie di Genova*, lib. V, pag. 216. Genova MDXCVII.

(1283) col disegno del nominato architetto. Prolungato nei secoli successivi da altri architetti, attualmente col molo nuovo, cominciato nel 1638 dietro il disegno d'Ansaldo de' Mari, dà al porto l'ampiezza di 15 mila metri quadrati. La profondità del porto, secondo i vari punti, è di nove sino a trentotto piedi di Francia.

I Genovesi come i Veneziani, per questa egregia giacitura marittima del loro paese, ed anco pel loro carattere attivo ed intraprendente, si dettero sul loro sorgere al commercio ed alla navigazione, ed essi pure, come i ricordati loro emuli, per difendersi dalle piraterie dei Saraceni ed altri schiumatori, si videro costretti a crearsi una militare marina. Nel secolo XIII, che è il primo a porgercene bastante lume di storia, dividevano i loro legni da guerra come i Veneziani, cioè in rotondi o grossi, lunghi o sottili.

I loro legni grossi chiamati cocche, o col nome generico di navi, erano lunghi della chiglia 37 gomiti e $\frac{1}{2}$, ovvero 84 piedi, 4 pollici e $\frac{1}{2}$, essendo il gomito genovese di 27 pollici; lunghi da un capo all' altro, o nella loro maggiore lunghezza di 44 gomiti o 99 piedi; larghi al baglio maestro 37 palmi (22 piedi e 9 pollici); l'altezza della loro stiva, si determinava di palmi 16 o 12 piedi, quella del primo al secondo ponte palmi 9 o 6 piedi e 9 pollici; quella del secondo al ponte superiore 8 palmi o 6 piedi. Avevano due alberi, di cui l'artimone, quello del davanti, fosse più lungo dell' altro di mezzo (1). L'equi-

(1) Michele Canale, Storia civile e commerciale de' Genovesi, ed. z. 1, t. 3, pag. 183.

paggio di ciascuno di questi legni così misurati, e della portata di 20 mila cantara, cioè a dire di 500 tonellate, pesando ogni cantaro genovese Libb. 150, in tempo di pace era di 120 uomini, ma in tempo di guerra, vigendo la legge di doversene accrescere uno per ogni migliajo di cantara, divenivano 140. Il legname usato dai Genovesi per la costruzione di queste navi, era il faggio, e per una nave se ne impiegavano 10 serre o pezzi di quello della lunghezza di cubiti 10 fino a 12, e della larghezza d'un palmo e mezzo che si pagavano il pezzo soldi 5 e 3. E venti della lunghezza di cubiti 10 in 12 e larghi un palmo, al prezzo di 3 soldi ognuno (1) Il prezzo di queste navi dei Genovesi aumentava e decresceva secondo la loro dimensione e quant'altro; peracchè rilevasi dalle loro contrattazioni marittime che il 13 settembre 1253, certa nave denominata s. Pancrazio fu venduta L. 600 di Genova, ove un'altra il 26 febbrajo del 1258 fu acquistata per L. 356.

Il legname per la costruzione di queste cocche, ed in genere di tutti i bastimenti che s'usavano allora dai Genovesi, si tagliava nei boschi del governo. I boschi che ne davano maggior copia, erano quelli di Bajardo presso Triora, e di monte Ursale nel comune di Pareto, narrandosi, che l'uno nella guerra pisana era arrivato a fornir legname per 38 galere, e l'altro per 10 all'anno (2).

Le galere del secolo XIII, erano lunghe di ruota in ruota 53 cubiti, larghe in piano palmi 12, e

(1) Michele Canale, Storia civile e commerciale de' Genovesi, tom. III, pag. 153.

(2) Serra, Storia di Genova, tom. II, pag. 179.

palmi 7 e $\frac{1}{3}$ in altezza di tavola in tavola. L'equipaggio manovrante era di 80 remiganti, il combattente di 20 balestrieri.

Le galere del secolo XIV, eran lunghe di ruota in ruota cubiti 10, ossia gora 50 ed un palmo, cioè palmi 131, e palmi 17 e $\frac{1}{2}$ di larghezza, e 14 in altezza di bocca (1). Il loro militare armamento consisteva in questi bellici ordigni:

30 asce, tra grandi e piccole
45 scudi
28 balestre
8 bombarde.

L'equipaggio manovrante e combattente ascendeva a 210 uomini cioè:

1 padrone
2 comiti
2 scrivani
180 remiganti
25 balestrieri.

Dei vogatori di queste galere genovesi, si faceva leva come s'usa adesso, mediante la coscrizione, alla quale si procedeva così: si descrivevano in tutte le città, terre e castella del dominio della repubblica, tutti gli uomini atti al remo. L'estrazione a sorte decideva chi tra questi descritti dovesse far parte degli equipaggi dei legni da guerra dello stato, e a chi non poteva o non voleva partire, eragli consentito di met-

(1) Michele Canale, Storia civile e commerciale de' Genovesi, tom. III, p. 169 e 172.

tere un cambio (1). Giunti i coscritti a Genova venivano distribuiti sulle galere a sorte, e per elezione, dai capitani deputati all'uopo. Il modo poi d'arrolare questi remiganti era diverso; inquantochè s'arrolavano a polizze ed a soldo. Dicevasi a polizze, quando l'utile delle prede rimaneva fra le ciurme che s'arrolavano; a soldo, quando davasi ad esse la paga o l'utile, e il danno rimaneva al governo (2). Ciò avvertito, ecco qual era il contingente stabilito dalla legge che ogni comune e feudo sottoposto, o raccomandato alla repubblica, doveva fornire per allestire dieci galere in caso di straordinari armamenti:

Roccambruna ai confini di Nizza	2
Mentone	3
Ventimiglia	50
Poggio Rainaldi	3
S. Remo con Seriana, ora Ceriana	60

(1) Varj esempi attestano quanto abbiamo accennato, ma noi starem contenti a citare i seguenti. — Nel 1352 Giacomo del fu Giovanol De Luxardi di Val di Taro si obbliga di andare per cambio, pro cambio ossia, sostituito di Domenico di Lavagna; Giacomo riceve fiorini diciotto d'oro per tre mesi. Il Comune di Chiavari dovette somministrare due galeotti, l'uno dei quali fu Roberto, l'altro Filippo, ma quest'ultimo mandò per cambio un Pasquolino di Fassolo che ricevè per tre mesi 19 fiorini d'oro. Annoliamo ancora che il trovare nominati tra questi galeotti on Giacomo Luxardi appartenente ad una delle più distinte ed onorate famiglie della Liguria, ciò dimostra ad evidenza che in quel tempo il servire la propria Patria come rematore non recava, a chi lo faceva, veruna infamia secondo che avvenne in appresso quando i nostri comuni marittimi decretarono la voga qual pena de' bassi ed infamanti delitti (Giornale Ligustico, fasc. 6, pag. 54).

(2) Michele Canale, t. IV, pag. 40.

Tabia , ora Taggia	23
Porto Maurizio	50
Santo Stefano	5
Petrala Soprana, e Sottana	10
Conti di Ventimiglia	33
Linguilia e il Castellare	15
La Podesteria di Triora	50
— Diano	40
— Il Cervo	13
— Andora	30
— Albenga	62
Il Vescovato d' Albenga	43
Il Marchese di Clavesana	40
Così e Pornasi ora Cosio e Pornassio	8
Finaro (ora Finale)	62
Noli	25
Il Vescovato di Noli	3
Cugliano	10
Savona	62
Albizzola	6
Varagine e Celle	50
Voltri	100
Polcevera	75
Bisagno	100
Recco	20
Rapallo	30
Chiavari	100
Sestri	75
Levanto	20
Passano e Lagnoto	3
Matarana e i due Cadorani	5
Corvara	100

Carpena	75
Portovenere	25
Vezzano	18
Arcola	10
Trebiano	3
Lerese (ora Lerici)	3 (1).

E volendo armare 20 galere, si duplicava il numero di questi uomini, e così in proporzione. Genova pel consueto forniva in ogni armamento due quinti di questi equipaggi, che venivano repartiti fra gli otto quartieri o regioni della città (2), delle quali ciascuna forniva allo stato una compagnia di remiganti, senza contare le famiglie baronali che armavano ciascuna la propria galera, e militavano in essa (3).

In quanto poi alle galere la repubblica, all'occorrenza ne poteva mettere in mare anche 200, che 80 erano in grado di fornirgliene la sola Genova, e 120 le sue due riviere.

Uno dei più formidabili armamenti fatti dai Genovesi fu quello del 1295, in cui fecero prendere il largo al suindicato numero di galere per combattere i Veneziani, che poi, gli stessi Genovesi, capitanati dal famoso ammiraglio Lamba Doria, sconfissero affatto nella memorabile battaglia di Curzola (1298). Narrasi che gli equipaggi delle singole galere, non contassero meno di 220 uomini armati, non poche, 250: in tutto 45 mila combattenti. In quest'armata figuravano più di 8 mila

(1) Agostino Giustiniani, *Annali di Genova*, lib. III, carte IX.

(2) Eccone il nome: Castello Piazzalunga, Macagnana, S. Lorenzo, Porta Susilia, Porta Nova e il Borgo.

(3) Serra, *Storia della Liguria*, tomo II, pag. 215, Torino 1834.

nomini d'arme, nobili, e ricchi popolani, tutti chiusi in armature d'acciaio e di rame dorato, con sopravvesta e calzari di seta in oro (1). Ora a dimostrare per questo caso che il pericolo è quasi sempre il conciliatore dei più opposti partiti, ricorderemo che gli uffiziali di cotesta spedizione, furono prescelti tra i Ghibellini ed i Guelfi in quell'età più famosi (2).

Gli equipaggi combattenti delle galere genovesi, avanti l'uso più generalmente adottato delle artiglierie, venivano formati di balestrieri, che erano l'arma migliore e più distinta della repubblica, ed in ogni galera ne veniva imbarcato un numero proporzionato a quello dei marinai. Ma però sembra che non oltrepassasse mai i cinquanta. Questa milizia era tenuta sì in pregio che i comandanti delle sue quattro compagnie avevano il titolo di console, ed il primo grado d'onore dopo il supremo magistrato della repubblica. E la fama della loro perizia e del loro valore squillava sì in alto, che i monarchi di Francia (3) e d'Inghilterra, e quelli stessi dell'Italia, non disdegnavano assoldarli come truppe scelte dei loro eserciti. La repubblica, per mantenere quest'arma nella rinomanza acquistata, la teneva costantemente esercitata nel tiro

(1) Anche i Genovesi sembra che approntassero questi loro armamenti colla stessa celerità dei Veneziani, leggendosi nel viaggio della Liguria marittima del Bertolotti, tom. II, pag. 109, che nella lunga e sanguinosa guerra contro i Pisani del 1284 dall'ora di terza sino a vespro, fecero prendere il largo a 58 galere fornite di tutto il bisognevole.

(2) Ivi, pag. 215.

(3) Fra i monarchi di Francia, quello che ebbe maggiori prove del valore e della fedeltà de' balestrieri genovesi fu S. Luigi, che caduto nelle mani degli infedeli a Tolomaide, essi lo liberarono con rischio della propria vita e lo posero in salvo.

del bersaglio, ed aveva decretato che ogni anno fossero acquistate quattro tazze d'argento da donarsi in premio, a chi nei quattro annuali tiri si fosse distinto tra gli altri. E quest'esercizio ed elezione avevano luogo in Genova, ed in tutte le potesterle e castellanie dello stato (1).

Le galere del secolo XV erano larghe govi 30 in 40 e sette volte più lunghe della loro larghezza, e portavano 30 in 40 remi per parte, e per ogni rango.

Le galere del secolo XVI avevano di lunghezza goa 56, o 168 palmi genovesi, ed erano larghe in coverta palmi 22 e $\frac{1}{4}$; in fondo del piano palmi 10 e $\frac{1}{2}$; la *madera del dente* di prua, goa 8 $\frac{3}{4}$; alte in cinta 5 e $\frac{3}{4}$; la *madera del dente*, goa 14, e l'armavano questi pezzi:

Un cannone del peso di cantara 45, che tirava palle di peso di Lib. 50.

Due mezze colubrine di cantara 15 l'una, che tiravano palle del peso di Lib. 10.

Due cannonetti del peso di cantara 8 l'uno, che tiravano palle di pietra del peso di Lib. 12.

Quattro smerigli che tiravano palle di Lib. 1 $\frac{1}{2}$.

Due smerigli che tiravano palle di Lib. 2 l'una.

Palle pel cannone 50

Palle per le colubrine 100

Palle per cannonetti 40

Palle per gli smerigli 400

Archibugi forniti della fiasca e polverino per ciascuno 100

Piombo per gli archibugi, cantara 4

(1) Michele Canale, t. II, pag. 340.

Polvere	6
Pignatte per fuochi lavorati	40
Trombe da fuoco	12
Dardi da fuoco	12
Picche	72
Alabarde	12
Partigianoni	6
Giannettoni	6
Viere, o gliere corsesche	24
Rotelle	36 (1).

L'equipaggio manovrante e combattente di queste galere genovesi del secolo XVI, era il seguente:

Un padrone con la paga mensile di	Scudi	8 $\frac{1}{2}$
Un comito		5
Un sottocomito		3
Uno scrivano		3
Un aguzzino		3
Un barbiere		3
Due maestri d'ascia		3
Un calafato		3
Un remolario		3
Un barilaro		3
Due bombardieri		3
Otto soldati da poppa		3
Ventidue o ventiquattro nocchieri		2
Dieci pruleri, computandovi l'auzzino, il		
remolario, il pontonaro		1 $\frac{1}{2}$
Dodici compagni computativi 2 mozzi		2
Dodici o quattordici soldati		2

(1) Archivio Centrale, Carte Stroziane, Glza n. 304, carte 176.

Centocinquanta remiganti o galeotti (1), col solo rancio. Questo consisteva in Lib. 7 di biscotto al banco (2) nell'estate, e in Lib. 6 nell'inverno. La minestra non la mangiavano che due volte al mese, e nell'estate costantemente di fave e di riso. Per qualche straordinario servizio, loro si dava un poco di vino e di pane, ma per le solennità del Natale e della Pasqua ricevevano ciascuno una libbra di carne, la minestra ed un boccale di vino. Rispetto al vestiario occorreva che fossero indistintamente forniti dei seguenti oggetti:

Una camicia
Una camiciola
Un paio di pantaloni
Una schiavina
Un berretto
Un gabbano.

Chi dei galeotti perdeva uno di questi articoli, veniva punito colle bastonate, ed in caso di vendita lo doveva pagare chi aveva in consegna la loro roba (3).

I galeotti in quel secolo, anche a Genova come a Venezia ed in Toscana, si levavano per la maggior parte dagli schiavi fatti in guerra e dai malfattori (4).

(1) Archivio Centrale, Carte Stroziane, filza 304, carte 151, 177.

(2) Il documento non ci chiarisce quanti uomini a remo stavano alle galere comuni del Secolo XVI, per intendere il preciso della razione del biscotto che toccava a ciascuno. Ma leggendosi nel Panfili, citato dal Jal, *Archeologie navale*, t. I, pag. 320, che in tutte le galere dell'epoca armate in guerra stavano quattro remiganti per remo, bisogna necessariamente inferirne che avessero ciascuno a testa 21 once di biscotto.

(3) Archivio Centrale di Stato, Carte Stroziane, filza 304, carte 152.

(4) Solctano è vero i Genovesi in quel secolo far aumentare le

Queste galere del secolo XVI, quantunque sopracaricate da tanto materiale e personale da guerra, filavano in calma di mare, fino a 15 nodi l'ora, e percorrevano in un'ora da 4 o 5 miglia genovesi. Quelle con 50 o 60 uomini da capo, nel 1575 essendo in corso costavano Sc. 400 al mese, e trovandosi in disarmo 120 soltanto.

Le munizioni da bocca d'una di queste galere, quando andava in corso, erano le qui appresso notate :

Trecento cantara di biscotto
Sei botti di vino che durava da 36 a 40 giorni
Un barile o due d'olio
Venti barili di pesce e di sardine
Due sacchi di riso
Due di fave
Un barile o due d'acciughe
Due quarti di sale, equivalente a due staja (1).

Su queste galere del secolo XVI, giovani patrizi, due per galera, facevano la loro marittima carovana. Eran chiamati giovani di poppa, e dovevano prestar servizio sul rispettivo legno per tre anni consecutivi in

loro galere per la maggior parte da dei geleotti forzati, ad esempio delle altre Nazioni marittime del Mediterraneo, ma nel susseguente secolo (1639) alcuni di essi posponendo all'utile l'antica gloria della loro patria, tentarono di rimettere in vigore quanto erasi praticato dapprima, cioè di arruolare per tali navigli cittadini e non servi della pena, se non che l'avversione del Governo, la gelosia degli Spagnuoli, e la invidia del loro stessi compaesani e per dir breve, la villa dei tempi troncarono lo erba il generoso pensiero. Bargellini, Storia di Genova, I. II, pag. 249.

(1) Archivio Centrale di Stato, Carte Stroziane, filza 304, carte 152.

qualità d'aspiranti, durante i medesimi percepivano di soldo Lire 20 al mese, e la razione doppia.

Ottimamente istruiti in tutte le discipline relative alla professione nautica, subordinati, intrepidi, essi, siccome ci narra il Pantera, formavano per l'armata un vivajo di marinai e soldati eccellenti. Nell'occasione di dover combattere, il posto ad essi consegnato, erano le rembate, là dove prendevano il comando dei soldati della prora.

La forma in genere delle galere dei Genovesi sull'esordire della lor vita politica, era lunga, stretta e bassa, ed armate all'estremità della prora del rostro o sprone, mentre i loro fianchi erano generalmente guerniti di parapetti, o pavesate di legno, foderate di cuojo. Tanto la poppa che la prora avevano la forma di due elevati fortini; e al centro, là dove innalzavasi l'albero maestro, fino alla metà della sua altezza, si vedeva una piattaforma guernita d'un riparo. Stante la picciolezza del loro scafo, erano utili tanto nei navali quanto nei terrestri conflitti. Perocchè, esempligratzia, occorrendo d'intraprendere un assedio, si tiravano a riva, ed i banchi servivano a dar la scalata, le vele per accamparsi, ed anche della ciurma si traeva profitto, per far muovere le macchine ossidionali. Gli armeggi di questi legni a palamento consistevano principalmente in due alberi, il maestro ed il trinchetto con vele amplissime triangolari (1). Le galere genovesi apparivano dipinte di bianco con delle crocette rosse d'alto in basso, e sulla maggiore antenna v'ondeggiava la effigie di S. Giorgio a cavallo

(1) Serra, Storia di Genova, tom. I, pag. 903.

proteggitore della repubblica, in campo bianco colla croce rossa. Narrasi che per la loro costruzione venivano reputate assai migliori delle veneziane, in quanto che eran sì pronte al remo, che riuscivano non meno atte all'attacco che alla caccia del nemico; mentre le veneziane per la grossezza del loro corpo, non valevano che all'aperto e nella regolare battaglia (1).

I Genovesi, come i Veneziani, avevano anch'essi i legni destinati per militari trasporti, fra i quali si distinguevano le taride, i buzzi-navi, i gollabi ed i gatti.

Le taride tanto magnificate dal veneto patrizio Marin Sanuto Torsello il Seniore, erano legni che si costruivano dai Genovesi in Pera, sobborgo di Constantinopoli. Più presto lunghe che corte servivano generalmente al trasporto delle truppe da sbarco e dei cavalli. La loro lunghezza era di gomiti 48 (108 piedi); larghe nel piano (nel fondo al piatto del bastimento) di 13 palmi e mezzo, 10 piedi, un pollice e 6 linee; larghe alla cintura (all'altezza della preclinta) di 16 palmi e mezzo, 10 piedi 4 pollici e 6 linee, alte nel mezzo (nel mezzo della lunghezza) di 9 palmi, 6 piedi e 9 pollici. Portavano due alberi e due timoni, uno per ciascun bordo, venti marinai e venti cavalli (2).

I buzzi-navi erano legni assai lunghi con due alberi, e assai pescando, avevano una particolare attitudine a portare grossi carichi. Venivano adoprati dai Genovesi per militari e mercantili trasporti, ed il loro

(1) Marin, Storia civile e politica del commercio dei Veneziani, I. VI, cap. 8, pag. 120.

(2) Michele Canale, L. III, pag. 167.

maggiore equipaggio non ascendeva che a 40 marinai, fra i quali 6 balestrieri. Quantunque il buzzo fosse una propria e vera nave, non n'aveva però la stessa grandezza. Trovasi che nella 3^a crociata tredici buzzi facevano parte della flotta di Riccardo, soprannominato Cuor di Leone re d'Inghilterra.

I gollabi, o scialuppe, eran dessi pure navi onerarie; narrandosi, che come tali, facevan parte della spedizione inviata dai Genovesi contro i Pisani nel 1120, in numero di tredici.

I gatti, secondo Jal, eran bastimenti armati di sprone, assai più grandi delle galere, ed avevano 100 remi, ciascuno con due remiganti. Anch'essi, per quel che attesta Guglielmo di Tiro, servivano nelle Crociate come legni da trasporto, e portavano due timoni a differenza delle galere contente d'un solo. Oltre questi bastimenti da trasporto, i Genovesi n'avevano di quelli che lor servivano in battaglia ad esplorare le mosse del nemico, e fra questi venivano notate le saettle così nominate per la loro rapidità nel cammino. Assai acconcie per introdursi nelle sinuosità delle coste e dei fiumi, lo eran del pari per esser costruite senza coverta per pirateggiare. Nel secolo XVI la saetlla rimase sfornita dei remi; e invece dei remi le venne accresciuto il numero delle vele, che di una vennero aumentate a tre, inalzate a tre alberi, cioè all'albero di mezzo la maestra, all'albero davanti il trinchetto, all'albero di dietro la mezzana.

Avanti l'indicato secolo ed alla sua fine, le navi dello stato venivano costruite sotto un lungo porticato chiamato sotto-riva presso la porta orientale (1). I

(1) Serra, Storia di Genova, t. IV, pag. 69.

lunghi e fragili remi non avendo capienza in quel sito, si vedevano appesi alle baronali dimore; ed è a notarsi, che quelle che avevano i merli alla sommità, indicavano che i loro nobili padroni si trovavano in grado d'armare una galera. Servivano pure alle costruzioni navali dei Genovesi, gli scali di S. Pier d'Arena, Arezzano, Varazze, Savona e Finale. In quest'ultimo scalo furono costruite le galere, che comandate dal prode ammiraglio Benedetto Zaccaria, decisero della famosa battaglia della Meloria. Se non che i Genovesi, forse vergognandosi che la loro mariniera militare difettasse più oltre, in uno dei suoi più indispensabili stabilimenti, qual era un vero e proprio arsenale fino dal 1329, crearono tra i loro cittadini una deputazione per la fabbrica di tale edificio, compiuto nel 1607 (1), lo vollero dotare d'un regolamento, onde tutto procedesse in esso con ordine e modo. Troviamo di fatto che i protti, o capi delle opere in genere dell'arsenale, non dovevano toccare più di 10 scudi di paga, e 3 di vitto. I garzoni dei maestri calafati e maestri d'ascia, non avevano salario determinato, dipendendone l'ammontare, dalla durata della giornata e dalla reputazione dei maestri, cosicchè, chi aveva 9, chi 10 soldi il giorno, e via discorrendo. Per non aggravare di troppo la finanza pubblica di maestranze, a stipendio fisso nell'arsenale, non v'era che un capo calafato, un capo ferrajo ed un remolario. Contuttociò, nella circostanza di lavori strarordinarj, tutti indistintamente i costruttori e gli altri

(1) Carte e Cronache ms. per la Storia genovese, pubblicate per cura di Agostino Olivieri, pag. 43.

operai dell'arti marittime, sì di Genova, sì delle riviere dovevano coi loro capi e ad ogni chiamata del governo, mettersi a sua esclusiva disposizione per lavori che ad essi avrebbe ordinati.

Il magistrato che stava alla direzione dell'arsenale, si componeva di cinque soggetti, dei quali l'autorità si riassumeva principalmente nel soprintendere a tutti gli impiegati dello stabilimento, e nel provvederlo nei boschi dello stato, di tutto il legname necessario per la fabbrica delle galere, coll'obbligo però di tenerlo ben custodito e difeso (1).

La spesa d'una galera sottile genovese, uscita di là nel secoio XVI era la seguente:

Pruini o ohiglie, 4;	paramezzali 4 (2);	
cinte 10 (3);	serrette 20 (4);	in tutto Sc. 60
Corbame o costolame, pezzi 700 (5)		180
Square di goa, 12 l'una N. ^o 300		450
Chlovagione grossa e minuta, cantara 80		170
Pece navale, cantara 25		37
Stoppa filata, cantara 12		25
Opere di maestro d'ascia, e calafato		500
Corde di coperte govita 90 (6)		21

(1) Carte e cronache msa. pag. 43.

(2) Paramezzali quei pezzi di legname, sopra di cui è fermato uo albero della nave.

(3) Le cinte o incinte, sono fila o corsi di tavole esteriori, più forti e più grosse dell'altre del fasciame, le quali formano a certe distanze delle fasce o cinture, che circondano il bastimento da un'estremità all'altra, sopra la linea d'acqua oell'opere morte.

(4) Serrette le liste che cingono l'interno del bastimento.

(5) Corbame o Costolame è quell'università di legni che forma la larghezza di una nave come matere atamenali ed altro.

(6) Govita, gora, goa e govi soo tutte voci che indicano un'antica misura genovese di 3 palmi tullora in uso.

Capi dell' opere e soprastante	100
Sagora o Zavorra, e suo guardiano	7
Fornimento della poppa, in tutto	40
Aguglia o Agugliotto (1), femminella (2), e 2 timoni	10 (3)

In tutti i tempi, le navi dei Genovesi s'ebbero gran grido, per la maestria colla quale venivano costruite, talchè, da Filippo il Bello fino a Francesco I, la marina militare francese, era pressochè tutta composta di galere genovesi, delle quali pur si servirono i monarchi di Castiglia e d' Inghilterra. Nè solo questi grandi principi dell' Europa si valsero delle loro belliche navi, ma anco del loro prodi ed esperti marinai, come ad esempio, Cristoforo Colombo, che fu ammiraglio di Ferdinando e d' Isabella di Castiglia, e Andrèa Doria di Francesco I di Francia. Nè erano meno apprezzati dai principi dell' Europa i loro artefici di bellici stromenti, perchè anche postasi in uso la polvere da sparo, essi, inclusive nel fondere le novelle armi da trarre, si mantennero nell' antica celebrità. Del che, in bel modo fa onorevole testimonianza certo Paolo Bosio, chiamato nel 1488 dal vincitore dei Barbari, Iwan Basiliovitch a Mosca, là, dove fuse un cannone chiamato lo Czar Puska, o l' imperatore dei cannoni, che fu montato nella novella città del Kremlino (4).

(1) Aguglia o agugliotto, è quel ganghero di ferro attaccato alla ruota di poppa, il quale congiunge e regge il timone per farlo alto a piegarsi ed alzarsi.

(2) Femminella è l' asola di ferro conficcata nel timone, che s' inserisce nell' agugliotto per sostenerlo.

(3) Archivio centrale di Stato, Carte Stroziane, filza 301, carte 156.

(4) Serra, Storia di Genova, tom. IV, pag. 208.

La repubblica di Genova per assistere i suoi mercatanti non tanto facoltosi, ed anche per istruire nella navigazione in tempo di pace i suoi giovani marinai, teneva pur dessa il sistema come quella di Venezia, d'armare i suoi legni mercantili noleggiandoli a degli speculatori per una certa retribuzione pecuniaria. I padroni o capitani di questi, ove fossero stati in un numero sufficiente da formare una squadra di qualche momento (1), erano obbligati a porsi sotto il comando d'un ammiraglio nominato dagli otto di Gazaria, il quale durante il viaggio, andata e ritorno, era obbligato a prenderne la direzione. A quest'ammiraglio o caposquadra, incumbeva pure di condur seco:

Uno scrivano
Quattro consiglieri
Due paggi
Due trombetti
Due suonatori di nacchere
Un ranciere.

Il suo stipendio era di Lire 300 al mese, e con questa somma doveva stipendiare lo scrivano e gli altri suoi subalterni. Lo stipendio maggiore era quello dello scrivano, toccando L. 50 mensuali, colle quali era obbligato a farsi un abito simile a quello dell'Ammiraglio, tanto per il colore che per la qualità della stoffa. Si l'ammiraglio si lo scrivano dovevano giurare sul vangelo, di condursi con zelo e lealtà sul loro servizio, sotto pena, per l'Ammiraglio di pagare

(1) Per inalzare lo stendardo di S. Giorgio o formare una Squadra occorreano almeno dieci galere.

un'ammenda di lire 1000, e stabilendone 100 per lo scrivano (1).

Ad istornare il caso che la mala fabbrica dei bellici ordigni compromettesse la vittoria di fronte al nemico, l'ammiraglio era pure obbligato, sciolta l'ancora da Genova di gettarla a Portovenere, e non potendo colà, in qualunque altro porto più vicino ove gli fosse dato di far la prora nella giornata. Ed ivi ordinato lo sbarco di tutti i balestrieri, che formavano il presidio delle singole galere, era tenuto ad esaminare attentamente lo stato delle loro balestre; e se per avventura nel fargliele tendere e trarre avesse scoperto in esse qualche difetto, doveva palesarlo ai preposti all'armamento di quelle galere, ove prestavano servizio quei balestrieri che avevano l'arme in tal condizione, perchè ne compilassero il debito rapporto agli otto di Gazaria (2), i quali constatata la cosa dovevan far pagare al padrone 100 soldi di Genova per ogni balestra difettosa. Al nobile scopo di non defraudare i liguri cittadini dei loro diritti, quantunque lontani dalla lor patria, era prescritto all'ammiraglio che se per qualche impreveduto accidente egli fosse stato costretto, sentito anche il parere dei padroni delle singole galere, ad oltrepassare ed anco non osservare le istruzioni già ricevute al momento della partenza dovesse tosto convocare tutti gli equipaggi della flotta e udita la lor decisione, quella ritenesse ed osservasse come legge fino a nuove disposizioni del superior governo, imitando così l'esempio di Roma che prescriveva lo stesso

(1) *Jal Archeologie Navale*, tom. I, pag. 455-56.

(2) *Monumenta historiae patriae. Leges municipales* Impositio officii Gazarie, tom. II, pag. 338-39, *Augustae Taurinorum*.

per le sue lontane legioni (1). Anche pei padroni delle singole galere vigevano delle disposizioni speciali. Perocchè veniva ordinato ad ogni padrone d' armare la propria galera con 180 uomini d'equipaggio tra comito, scrivano, nocchieri, balestrieri e remiganti, e d'arrolarli per un anno soltanto sotto pena di L. 25 alle 500. Il comito e lo scrivano d'ogni galera dovevano esser armati di corazza, gorgiera, cervelliera, spada, scudo, pugnale e guanti di ferro.

I nocchieri, di cervelliera, gorgiera, spada e pugnale soltanto. I balestrieri di corazza, di cervelliera, di gorgiera, di spada, di pugnale, e di due balestre con due corde. Onde provvedere al loro conveniente sostentamento il padrone era anche tenuto ad approvvigionare mensualmente la galera con LXXV cantara di pan biscotto (2); ed a farne distribuire trenta once al giorno per ogni testa.

Per la savia cautela che ogni galera avesse costantemente il compito dell' equipaggio arrolato all' oggetto che non ne soffrisse il relativo servizio, veniva espressamente inibito al padrone non solo di licenziare a capriccio i suoi marinai, ma anco di licenziarli in quei porti che non erano quelli designati dal regolamento (3). E se il padrone in ciò non lo avesse osservato veniva condannato a sborsare a ciascun marinajo o altro stipendiato la paga mensile per tutti quei giorni che gli mancavano a terminare la sua ferma, ed a pas-

(1) Serra. Storia di Genova, tom. I, pag. 379.

(2) Monumenta historiae patriae, etc., pag. 337.

(3) I porti designati dal regolamento erano: Porto Pisano, Napoli, Trapani, Messina, Palermo, Nizza, Marsilia, Majorica, Pera e Famagosta.

sargli un soldo il giorno per le panatiche e per le altre spese giornaliere, tantochè nei predetti giorni fosse potuto giungere in uno di quei porti là dove l'avrebbe dovuto sbarcare e che doveva esser sempre il più vicino a quello in cui il marinaio era stato congedato (1). Però il padrone non poteva venire assoggettato alla legge nel caso che fosse stato costretto a gettare l'ancora in un porto qualunque, o per il raddobbo della propria galera o per farvela svernare, o per insubordinazione degli stessi marinai o per qualunque altro imprevisto accidente (2), che allora ed in tal caso era nella sua ampia facoltà di licenziare liberamente anche tutto l'equipaggio, senza renderne conto a nessuno, fermo però quanto abbiamo dichiarato rispetto alle spese.

Ad impedire che i padroni defraudassero i marinai e qualunque altro stipendiato del frutto delle proprie fatiche, venivano anche obbligati a depositare nelle mani d'un' idonea persona o di due, e avanti la partenza della flotta da Genova, una cauzione di L. 100 alle 500 per le ritenzioni illegali fatte sul loro soldo, e ciò trasgredendo erano condannati alla perdita di detta somma ad arbitrio dell'ufficio di Gazaria (3).

Per lo stesso principio che vietava ai padroni di licenziare a capriccio i loro marinai, i marinai alla lor volta non potevano abbandonare il servizio dei loro padroni. Imperocchè era stabilito che ove il marinaio avanti la partenza della propria galera da

(1) *Monumenta historiae patriae*, etc., pag. 412.

(2) *Ivi*, pag. 413.

(3) *Ivi*, pag. 411.

Genova, o da altra parte del suo distretto avesse dichiarato al padrone di non volersi imbarcare, il padrone non poteva obbligare il marinaio se non che alla restituzione di quanto gli avea sborsato in occasione del viaggio, sì a titolo di paga come d'imprestito ed oltracciò al pagamento di due soldi per ogni lira tanto dell'una quanto dell'altro. E questa restituzione il marinaio la doveva fare avanti la partenza della propria galera altrimenti veniva considerato come disertore (1). Ma se al contrario il marinaio già in viaggio non l'avesse seguitato, il padrone in tal caso veniva autorizzato a considerare il marinaio come disertore, ed in questo concetto lo doveva costringere alla restituzione della paga percetta fino allora e del denaro datogli in prestito e di più al pagamento di due terzi per ogni lira d'ambidue le somme (2). Per non dar da vivere a gente dedita all'ozio ed al vagabondaggio i mariuoi, le maestranze e gli altri stipendiati della galera che non avessero atteso costantemente al relativo servizio venivano condannati a pagare una somma da uno fino a 5 soldi a beneplacito del padrone il quale qualunque si fosse il suo valore doveva rimetterne la metà all'ufficio di Gazaria e l'altra metà pei lavori del porto e del molo (3). Ed egual pena doveva colpire chiunque si fosse fatto lecito senza la debita licenza del padrone di lasciare la vigilanza della propria galera con lo scendere, o dormire in terra. Quindi per soprassello di pena d'applicarsi a queste diverse mancanze, venivano anche puniti col

(1) Monumenta historiae patriae, etc., tom. II, pag. 413.

(2) Ivi, tom. II, pag. 413.

(3) Ivi, pag. 414.

perder la giornata o giornate in cui le avevano commesse a ragione di quanto avessero guadagnato in un mese o in un anno.

Acciocchè nessuno si facesse giustizia da se stesso, il marinaio o altro stipendiato che in una rissa o tumulto avesse dato causa percuotendo o ferendo uno dei suoi compagni a fargli perdere qualche membro o la vita, spettava al proprio padrone di farlo subito arrestare, legare e mettergli la museruola e quindi condurlo sotto buona scorta in potere delle autorità governative di Genova o di quel luogo ad essa città più vicino perchè ivi venisse giudicato (1). Ma se il marinaio per sua malavventura col suo facinoroso contegno, avesse osato invece d'offendere il proprio padrone cospirando contro di lui o contrastando in qualunque altro modo alla sua autorità, il padrone o chi faceva le sue veci aveva il diritto di condannarlo anche da se stesso alla morte senza ricorrere ad altro foro. E ove il colpevole si fosse sottratto colla fuga alla pena, condannarlo all'esilio da Genova e dal suo distretto salvo ad esimersene con una multa di lire mille (2).

Queste flotte mercantili dei Genovesi andavano a trafficare annualmente come le veneziane nel Levante e nel Ponente e durante la navigazione dovevano camminare di conserva sotto pena di lire mille. Le galere destinate per il Levante era stabilito che dovessero stanziare a Pera, a Trebisonda ed alla Tana. In Pera all'andata dovevano trattenersi 8 giorni e 10 al ritorno a Trebisonda e alla Tana lo stesso tempo e

(1) *Monumenta historiae patriae*, etc., pag. 415.

(2) *Ivi*, pag. 416.

in caso di trasgressione venivano tutte condannate all' ammenda di L. 500.

Le galere che componevano le flotte del Ponente venivano costruite meno sottili di quelle del Levante onde in quelle imperversanti marce potersene servire a guisa dei legni a vela sguernendole di remi o armandole come dicevasi allora alla navaresca e limitandone perciò l' equipaggio a soli 65 uomini invece di 180 (1).

Tanto nelle galere del Levante quanto in quelle del Ponente in ogni porto là dove avessero gettata l'ancora dovevano tutti i balestrieri, appena calata la notte, far la guardia sulla rispettiva galera muniti della balestra, del crocho (2) e del turcasso con 25 verrettoni che dovevano esser loro consegnati dal padrone.

L'amministrazione della marineria militare dei Genovesi alla pari di quella dei Veneziani era nel secolo XIV unita alla mercantile intendendo sì a quella che a questa il magistrato ridetto della Gazaria creato per legge fino dal 1313. Ma soppressa questa Magistratura fino dal secolo XVI 1528 le sue funzioni se le assunse provvisoriamente un magistrato nominato dalla rota civile che in seguito per quel che risguardava la marineria militare dei legni a palamento allora stabiliti fermamente, sembra che le rassegnasse

(1) Questo sistema d' adoperare i legni a palamento a guisa dei legni a vela nei mari del Ponente veniva praticato anche dai Francesi. Leggiamo infatti che Francesco I per far trasportare in Scozia la duchessa di Longueville fidanzata al re Giacomo fece equipaggiare ad Havre Grace, tre grosse galere a 2 alberi: la Reale, S. Pietro e S. Giovanni di cui la vela maestra era sormontata da un trinchetto di forma quadrata.

(2) Il crocho era certo strumento di ferro che serviva per tenere e tirare la balestra.

nelle mani d'altro magistrato detto dei provveditori delle galere, istituito appositamente e del parl permanentemente per esse (1) nel 1559 (2). Questi provveditori eletti dai serenissimi collegi e dal minor consiglio della repubblica e tra i supremi sindaci e protettori della banca di S. Giorgio in principio erano 4 poi furono 5 e finalmente se ne stabilirono sei. Duravano nell'ufficio due anni, e questi erano i loro principali e più essenziali incarichi.

Erano tenuti a ben armare ed equipaggiare le galere e non potevano arrolarvi i remiganti per un tempo non minore di due anni (3).

Non era stimato nelle loro facoltà di liberarli dal servizio, nè per grazia nè per giustizia senza licenza del superior governo (4). Spirato il tempo della loro condanna, ma rimanendone sempre debitori al governo, era permesso ai provveditori di rimetterli al servizio come buonavoglie sì veramente che fossero stati idonei a prestarlo perchè in caso diverso il rimanente della pena dovevano scontarla nelle pubbliche carceri: spet-

(1) La istituzione dell'armate navali permanenti, tanto presso i Genovesi quanto presso gli altri comuni marittimi dell'Italia, pare che cagionasse la separazione tra l'amministrazione della marineria militare e la mercantile. Il che forse non s'era creduto necessario di far per l'avanti, o più propriamente quando fu dato un po' d'ordine all'istituzione, posto mento che allora l'armate navali dell'Europa tutta, non si formavano permanenti altro che in tempo di guerra e cessavano con essa. — Vcdi Pardessus, *Collection de Lois maritimes*, tom. II, pag. CXIX.

(2) Carte e Cronache MS. per la storia genovese, pubblicate per cura d'Agostino Olivieri, pag. 174.

(3) Disciplina della marina della repubblica di Genova, ossia Codice delle serenissime galere a c. 59 § M.^a Provisoribus.

(4) Ivi a c. 85 § 5. Non possa.

tava altresì ai provveditori di condannarli alla pena di morte ove avessero commessi delitti da meritarsela; e la pena di morte doveva estendersi inclusive al rimanente degli equipaggi, non badando nè a grado nè a condizione, quando avessero favorita la fuga di questi sciagurati.

Il provveditore di mese doveva impedire che i capitani e gli altri uffiziali di galera li facessero scendere a terra per servizio e conto proprio senza espressa licenza, sotto pena d'essere sospeso dall'ufficio. Ma veniva però considerata come cosa regolare che ogni mattina due per galera, scendessero incatenati e scortati da un marinaio armato per andare a vendere le loro merci per la città; ma senza però oltrepassarne le porte (1).

Col savio intendimento d'impedire le vergognose usure che si commettevano tra gli equipaggi, i provveditori erano pure obbligati a non riconoscere altri crediti che quelli delle taverne. Speciali leggi accennavano pure al sistema da praticarsi dai provveditori rispetto alle prede fatte sulle navi nemiche, essendo stabilito che in questo caso le artiglierie fossero della repubblica, le robe tagliate di chi se le pigliava, e che del rimanente del bottino se ne facessero sei parti, tre allo stato due al generale e la sesta ai capitani delle singole galere. Gli schiavi se li prendeva tutti la repubblica che li pagava 31 scudo l'uno (2).

Per tutelare gli interessi della banca di S. Giorgio, il codice disponeva inoltre che sospettandosi dall'ufficio, che nelle galere fosse stato nascosto qualche articolo di contrabbando, non dovessero i provveditori

(1) Disc. a c. 92, c. Quilibet.

(2) Ivi a c. 15, § Si consente.

opporsi che i gabellieri le visitassero a lor beneplacito. Per esaminare poi se costantemente nelle galere venivano osservate le disposizioni dello statuto, spettava ai provveditori che tutti o in legittimo numero le visitassero all'insaputa dei rispettivi capitani. Tutte le spese che si facevano pel mantenimento e servizio della squadra dovevano essere deliberate dal provveditori, e quello di mese non poteva esser autorizzato che a fare le non maggiori la somma di L. 100 (1). Interessava pure il regolamento che i provveditori tenessero fermo che il saluto militare collo sparo delle artiglierie, trovandosi la squadra in porto, non fosse fatto che all'imbarco e sbarco del generale e degli altri superiori uffiziali, e trovandosi la squadra in viaggio ai serenissimi collegi in missione pel dominio, e agli ambasciatori inviati in paese straniero. Trasgredendosi alla legge i provveditori dovevano infliggere una pena pecuniaria al generale ed ai capitani, la quale però non poteva esser maggiore di L. 25 per ogni tiro.

Al soldati quando si trattasse d'un lungo viaggio non era lecito di portar seco che una libbra di polvere a testa, ma dovendo combattere, un peso maggiore, in questo caso essendo obbligati a prender l'arme anche i marinai dessi pure dovevano aver la polvere. Per accorrere subito in difesa della patria contro ogni interna ed esterna aggressione, il provveditore doveva come il capo dei bombardieri, tenere presso di se la chiave della polveriera.

Non spettava che al seniore del magistrato delle galere, o essendo questi impedito, a quello che gli ve-

(1) Disc. a c. 51, § 3 Tutte.

niva d' appresso pel numero degli anni, di firmare i congedi d' uomini degli equipaggi. In tal circostanza i provveditori venivano autorizzati a graziarli dalle pene pecuniarie loro inflitte, salvochè da quelle alle quali erano stati condannati da altri magistrati (1).

L' autorità dei provveditori delle galere estendevasi altresì ai loro stabilimenti, cosicchè nell' arsenale dovevano accuratamente osservare che questi legni fossero costruiti con tutto il magistero dell' arte e per modo da raggiungerne il perfezionamento, e che ogni impiegato, facesse il suo dovere secondo le proprie attribuzioni.

A chiarire quanto in quel tempo la Ligure repubblica avesse a cuore la istruzione della sua milizia marittima, ricorderemo altresì che i provveditori erano inoltre obbligati di fare ammaestrare, almeno due volte la settimana, i gentiluomini di poppa ed i sottocomiti nelle discipline attenenti alla navigazione (2). E quindi ogni mese condurli, col loro istitutore, al cospetto dei serenissimi collegi a sostenervi un esame sui progressi fatti nei loro studi.

I provveditori pel pronto disbrigo delle loro ingerenze venivano assistiti da tre ministri subalterni, cioè un cancelliere, un sotto cancelliere e da un cassiere munizioniere. Il cancelliere veniva eletto per 5 anni e da confermarsi anno per anno, e toccava di stipendio L. 800 all' anno (3). Questi era obbligato a scri-

(1) Disc. a c. 87 § Concedere.

(2) Tutti questi bassi uffiziali erano obbligati infatti dal codice citato delle galere (c. 137) a radunarsi in un locale della darsena ed ivi apprendere a carteggiare, cioè in linguaggio marinairesco, a riscontrare sulla carta da navigare al cammino che fa il legno.

(3) Disc. a c. 33 c. Salarius.

vere di proprio pugno il manuale delle razioni e non poteva dar credito di nessuna partita senza il visto del provveditore di mese. Era severamente vietato al cancelliere d' accettare mercede da quei forzati che avevano terminato il tempo legale della loro condanna, ma soltanto da quelli ai quali questo tempo era stato abbreviato per grazia sovrana.

Ogni qual volta fossero rimasti saldati i conti dello scrivano di razione e degli scrivani delle singole galere per titolo di spese e consumi fatti pel loro uso, e che in questo conto fosse stata alterata qualche partita, e però non accettata, era tenuto il cancelliere ex officio di dar debito a colui in credito del quale si doveva notare la partita, e ciò alla ragione del 20 per 100 sopra la somma che non era stata ad esso abbuonata (1). E spettava pure al cancelliere di rogare i contratti delle ciurme, ma non però delegare questo diritto ad uno scrivano, venendo esso esclusivamente riservato al provveditore di mese.

Ogni lunedì della settimana aveva pur l'obbligo di presentare un rapporto ai provveditori, dei consumi delle galere.

Il sotto cancelliere era tenuto principalmente a registrare in un apposito prospetto a parte tutto il sartame che alla giornata veniva consegnato ai comiti per uso delle galere. Ed un altro nel quale doveva notarvi tutti quegli uomini da cavo e da remo che erano stati banditi, condannati o sospesi dal loro ufficio col significarne le cause. E questo ultimo lo doveva presentare al provveditore di mese perchè si regolasse

(1) Disc. a c. 96. Ad evitando.

nella circostanza di eleggere ed assoldare nuovi equipaggi (1).

Il cassiere munizioniere veniva eletto dai provveditori delle galere per cinque anni e da confermarsi sei mesi per sei mesi cioè al giugno e al dicembre d'ogni anno. Il suo stipendio non poteva esser minore di L. 350 l'anno e colla razione doppia d'uffiziale (2). Tenuto a dare una cauzione di L. 20,000 (3) le sue incumbenze consistevano principalmente nel pagare ogni mese alla presenza del provveditore di mese, e previa la sua firma ai ruoli, lo stipendio ai marinai ed al rimanente di uomini degli equipaggi e quelli che lo ricevevano erano obbligati a dichiarare il giorno ed il luogo. Spettava pure al cassiere di ricevere tutti i pegni d'oggetti d'oro e d'argento dei quali gli venisse ordinata la recezione dall'ufficio delle galere, e se ne doveva far tosto debitore nel registro, notandovi da chi li riceveva, per quanta somma, la loro qualità, peso e valuta (4).

Veniva ad esso ingiunto del pari di chiamarsi debitore di tutto il numerario appartenente alle ciurme, sotto pena di L. 10 fino a 100, semprechè non avesse rispettata la legge. Nei pagamenti che ad esso venivano fatti per le taverne delle galere, gli era vietato di riscuotere moneta minuta, se non che per metà della somma, altrimenti il rischio cadeva su di lui.

Non era nemmeno ad esso lecito d'aggiustare nè liquidare conto o conti, nè di vendere o sommini-

(1) Disc. a c. 119, c. Conficiatur.

(2) Ivi, a c. 87, § Cheil.

(3) Ivi, a c. 116, c. Capitalis.

(4) Ivi, a c. 89, § Debba.

strare roba per le galere se prima questo conto o conti non erano stati saldati, o firmati dal provveditore di mese sotto pena di sborsare del proprio (1).

Gli incumbeva pure di ricevere tutti i denari dei debitori ed altri appartenenti all'ufficio delle galere: e se la somma avesse ecceduto di L. 6000 ne doveva far subito avvisato il deputato alla scrittura o in sua assenza il priore del magistrato delle galere, acciocchè l'avanzo di essa somma lo girasse in S. Giorgio in credito dell'ufficio delle galere, essendo legge che il cassiere non potesse tenere in cassa più di detta somma (2).

Come munizioniere poi era tenuto a custodire con diligente cura tutti gli apparati e fornimenti delle galere, prendendo nota da chi ed in qual giorno li riceveva. Tornata la squadra dall'ordinario suo corso ei doveva ragguagliare il magistrato delle galere di tutti i remi rotti unendo al relativo rapporto le polizze sottoscritte dalle quali si potesse rilevare in qual viaggio e come erano stati rotti (3).

Della pece, della chiovagione, della stoppa ed altri articoli che servir dovevano alla costruzione delle navi, egli non poteva prenderne la consegna senza un ordine firmato dal provveditore di mese e dal cancelliere dal quale ei potesse venire in chiaro che questi articoli erano stati acquistati dall'ufficio delle galere (4).

Tutte le partite dei generi che egli stesso aveva comprato per suo ordine e commissione doveva farsele saldare entro 15 giorni dallo spirar d'ogni mese, sotto

(1) Disc. a c. 116 c. Il primo.

(2) Ivi, a 88. § Che detto cassiere.

(3) Ivi, a c. 83. c. Ne in long°.

(4) Ivi, a c. 119. c. Si facci.

pena di pagarle del proprio. Trattandosi di fare la consegna ai capitani della stoppa necessaria per catafatare i legni rispettivi, il munizionario non doveva omettere di pesargliela avanti, e lo stesso dovevano praticare i capitani coi loro comiti per il confronto del peso; e tanto il munizionario come i capitani dovevan trovarsi presenti alla calafatura dei legni onde la camera non venisse derubata.

In tempo di scioverno, cioè di disarmo, incombeva pure al munizionario di farsi consegnare dai capitani delle singole galere gli strumenti adatti alla navigazione ed alla difesa militare del legno per restituirglieli appena tornassero in corso (1).

Nella visita settimanale che il provveditore di mese faceva alle galere, gli aguzzini non potevano dispensarsi dal rendere al munizionario un esatto ragguaglio di tutto il vestiario dei forzati, buonavoglie e schiavi che venivano licenziati o passavano ad altra vita onde egli ne presentasse la ricevuta ai provveditori delle galere, benintesi però colla firma di quello di mese e col dichiarare in tal documento la qualità e quantità di detta roba, e qual era la servibile ed inservibile acciocchè di quella il provveditore di mese ne desse debito ad esso munizionario e questa venisse chiusa nel magazzino delle due chiavi (2).

Questi erano i principali incarichi dei preposti al servizio amministrativo della marina militare dei Genovesi nel secol XVI e XVII, in cui avevano istituite permanenti le navali lor forze. Ora volgiamoci ad

(1) Disc. a c. 89. § Di più.

(2) Ivi, a c. 89. § Essendo.

accennare degli addetti al servizio attivo della istituzione cioè del generale o ammiraglio e dei capitani delle singole galere.

Il generale veniva eletto dai serenissimi collegi e dal minor consiglio per due soli anni e da confermarsi nel secondo. I principali requisiti che si richiedevano per la sua elezione erano che avesse la età di 30 anni (1), che appartenesse al ceto dei patrizi e che avanti d'esser elevato a questa dignità non avesse esercitata verun' arte meccanica per otto anni.

L'autorità di questo magistrato durante il tempo che stava in mare era amplissima, ma sceso a terra gli veniva a cessare, rimanendo in essa semplicemente col titolo di generale e coll' autorità di quinto provveditore delle galere. Aveva diritto allo stipendio di 500 scudi all' anno e in viaggio alla razione giornaliera, e veniva ad esso prescritto di tenere al suo servizio come ajutanti quattro giovani aspiranti del ceto nobile, che si nominavano gentiluomini di poppa (2) e quattro servi.

I gentiluomini toccavano lo stipendio di Sc. 3 il mese ed i servi di due e razione doppia. Ma giova avvertire che in tempo di scioverno cioè di disarmo, egli dovea licenziare i quattro gentiluomini e ritenere soltanto due servitori, purchè con questi, non si accrescesse il numero ordinario degli uomini che portava la galera.

Durante la navigazione, alla tavola del generale, per la quale gli venivano assegnate Lire 20 al giorno (3), mangiavano a sue spese il capitano della

(1) Disc. a c. 19 c. L' illustrissimo.

(2) Ivi, a c. 15 c. L' illustrissimo.

(3) Ivi, a c. 54 c. Il serenissimo.

capitana, lo scrivano di razione ed i quattro gentiluomini di poppa. Era vietato al generale d'accomodare schiavi ed altri apparecchi delle galere a persone private come pure di venderli senza licenza dei serenissimi collegi. Era altresì tenuto, per quanto cara stimasse la grazia della repubblica, che in ogni luogo ed occasione per nulla soffrisse che il suo glorioso vessillo rimanesse defraudato del diritto di precedenza rispetto a quello dei gerosolimitani cavalieri, e se per avventura gli venisse contrastato, trovandosi a navigare di conserva alla loro squadra dovesse tosto partire (1).

Negli avanzamenti al posto di capitano di galera, il codice disponeva, che cominciando da quello della padrona si dovesse procedere secondo il grado della propria anzianità. E ove accadesse che fossero eletti capitani due concorrenti nello stesso tempo, bisognava dare la precedenza a quello che già aveva servito nella squadra come gentiluomo di poppa.

I capitani venivano eletti dai serenissimi collegi, e dal minor consiglio senza lo intervento dei provveditori delle galere.

Per avere il nome e l'autorità di capitano di galera si richiedeva che dessero una cauzione di

(1) Era stata sempre usanza dei cavalieri gerosolimitani fin da quando le proprie galere combattevano contro i Turchi, unite a quelle di Giovanni d'Austria e d'Andrea Doria di dare il passo e la precedenza a quelle della repubblica di Genova come appartenenti ad una potenza più antica e più forte. Ma in appresso per un orgoglio generato in essi dal loro decadimento, si ricusarono di sottostare a tal costume, credendo forse che li umiliasse, ed è perciò che il liguro senato aveva decretata la legge della quale abbiamo fatta parola.

Sc. 1000 (1) d'oro, in oro di bene ed onestamente esercitare il loro officio. Appena entrati erano obbligati a ricevere per inventario tutti gli armamenti ed apparati della galera rispettiva, ed alla fine del primo anno renderne conto ai provveditori, e nel caso chesi trovassero o deteriorati o mancanti di qualche oggetto erano obbligati a pagarlo (2). Partendo dalla capitale dello stato dovevano prendere esatta nota del numero dei soldati che s'erano imbarcati per guardia della galera distinguendo in essa gli uffiziali e gli altri graduati. Sciogliendo l'ancora da Savona o da altri porti appartenenti alla repubblica, loro incumbeva d'avvisare l'autorità governativa della loro partenza per riceverne gli ordini. In viaggio approdando a qualunque porto o scalo gli era espressamente vietato di dormire a terra sotto pena d'esser rimossi dall'officio.

Durante la navigazione dovevano pure tener per sistema che tutti i remiganti vogassero nudi e colla testa e la barba rasate (3).

Ad essi pure spettava di fare la rassegna serale degli uffiziali per vedere se tutti si trovavano presenti e quindi rimettere nella cancelleria la nota di quelli che eran mancati acciocchè provvedesse.

Ogni lunedì della settimana dovevano passare in rassegna tutto l'equipaggio della galera rispettiva non escluse l'ordinanze che da essa ricevevano il rancio e la paga, e quando mancassero al loro dovere le dovevano privare dell'uno e dell'altro per una settimana (4).

(1) Disc. a c. 103 c. Post hac Capitaneis.

(2) Ivi, a c. 51 c. 5 Che l'elezione.

(3) Ivi, a c. 95, § Primi Provisores.

(4) Ivi, a c. 91. c. Famuli.

Acciocchè gli uffiziali e i marinai non mancassero al loro turno di servizio, incombeva pure ai capitani di farli avvisati del giorno che gli toccava, sotto pena contravvenendo di L. 100 da applicarsi alla camera.

Ad evitare il caso che le galere della serenissima venissero trasformate in tanti bordelli ambulanti, là dove fosse venuto meno il senno ed il valore genovese, era severamente interdetto ai singoli capitani d'imbarcare nei loro viaggi matrone da trivio, e ogniqualvolta arrivati a Genova fosse riconosciuta tal mercanzia, venivano condannati a pagare d'ammenda L. 50 d'argento, e secondo il caso potevano ancora rimanere sospesi dall'offizio (1).

In tempo di disarmo gli correva l'obbligo di consegnare all'arsenale tutte le vele, sarte, fiamme ed altri armeggi del bastimento. E reduci dai loro viaggi era ad essi ingiunto di presentare ai provveditori delle galere un'esatta relazione munita della loro firma, di tutto quanto era accaduto durante la navigazione circa i saluti, trattamenti e i complimenti tanto di fortezze come di navi e d'altre cose.

Per il mantenimento dell'ordine e della disciplina era proibito espressamente ai capitani, nei due anni che perduravano nell'officio di mutar galera, all'infuori del capitano della capitana che non soggiaceva alla legge.

Coll'intendimento di non tradire la buona fede di chi li prendeva al proprio servizio, quei capitani che durante quello prestato alla repubblica fossero stati processati e condannati per qualche delitto o trasgres-

(1) Disc. a c. 115, c. Volendo.

sione, al momento di venir licenziati si doveva trascrivere nella loro patente la relativa sentenza.

Era accordato per privilegio ai capitani d'andare armati per Genova, e fuori, di spada e pugnale fino all'ora prima di notte.

Il mantenimento della marineria militare dei Genovesi nel secolo XII che contraddistingue quello dei primordi della loro vita politica, sembra che gravitasse quasi esclusivamente sopra i privati cittadini non concorrendovi il governo che per una parte soltanto.

Questo sistema durato dall'indicato secolo XII fino al secolo XIII rimase abolito nel susseguente XIV quando la repubblica pei suoi navali armamenti pensò d'istituire le così dette compere, colle quali provvedevasi alla spesa dei medesimi, assicurando ai sovventori i più larghi compensi. Ma anche questo sistema adottato da lei per tutto il secolo XV, nel secolo XVI incorse lo stesso fato dell'altro, avvegnachè essa sostenesse allora l'aggravio delle navali sue forze colle rendite proprie, col concorso dei comuni dello stato e coi redditi di vistosi legati lasciati sulla banca di S. Giorgio dal patriottismo di generosi cittadini. L'entrata delle galere sul finir del secolo XVI ascendeva a L. 164,873.

Tracciato così in scorcio l'ordinamento della marineria militare dei Genovesi, ora narriamo delle sue gesta che di tanto n'accrebbero la potenza e la gloria.

La marineria militare dei Genovesi sorta, siccome abbiamo dichiarato in principio, per reprimere le piraterie dei Saraceni, diè primo e splendido documento della sua perizia e del suo valore col liberare il loro golfo ed il rimanente degli italici mari da questi bar-

bari ladroni spiantandoli dalla Corsica e dalla Sardegna che erano le loro sedi.

A queste luminose gesta della marineria militare dei Genovesi si dischiuse in seguito novella palestra nelle guerre sante delle Crociate, chè richiesti dai principi della Cristianità delle navali lor forze per ajutarli alla conquista della Santa Terra, essi accettato l'invito cooperarono con 45 galere a renderli padroni di Nicea, d' Antiochia, di Stamira, e della sospirata Gerusalemme, là dove i bellici ordigni del loro ammiraglio l' Embriaco decisero di quella conquista. Mercè questi ed altri eminenti servigi tra i quali non vogliamo omettere di ricordare la presa di Cesarea, di Tortona e di Tolemaide, i Genovesi ottennero da quelli augusti di poter fondare ad esempio dei Veneziani e del Pisani le loro colonie sulle costiere della Soria. Se non che sul volger del secolo duodecimo (1187) conquistata dal gran Saladino soldano d' Egitto la santa città, coll'eccidio di tutti i Cristiani, trepidi i Genovesi che gli ulteriori progressi dell' armi di quel principe li cacciassero da tutta quella parte dell'Asia, e così gli impedissero di seguitare a farvi fiorire il loro commercio, si dettero attorno con ogni possa per conservare ed aumentare quello che essi già facevano nel greco impero. Ma per la loro malavventura i loro sforzi rimasero infruttuosi, in quanto che sul principio del decimo terzo secolo (1204) i Veneziani divenuti i padroni di Costantinopoli per avervi assieme coi Francesi abbattuto il governo dei greci imperatori, tutto il commercio che i Genovesi facevano sul Bosforo, e mar Nero passò nelle mani dei loro fortunati rivali. Ora, i Genovesi, che per questo fatto si vedevano chiusa

colà la più viva sorgente di quanto formava la loro opulenza e la loro grandezza, non pensarono che a rimuovere la causa di tanto danno, e non tardò molto a venirgliene incontro l'occasione. Il greco imperatore Michele Paleologo approfittandosi accortamente delle discordie e della debolezza dei Latini in Costantinopoli, se n'era impadronito, costringendo l'ultimo usurpatore francesc, Baldovino II di Fiandra a prender la fuga. Ma i Veneziani che non trovavano il loro tornaconto in questo cambiamento di dinastia, ben prevedendo che essa si sarebbe vendicata contro di loro dei gravi torti ricevuti, avevano ordinato a Marco Michieli di muovere con diciotto galere a riconquistare quella capitale per rimettervi in trono il principe francese; e ciò bastò perchè i Genovesi che già s'erano collegati con quel principe, mediante il celebre trattato di Ninfio, alla lor volta richiamassero dalla Soria la loro armata comandata da Martino Boccanegra ad impedirglielo.

Riuscito il Boccanegra nell'intento, l'imperatore Michele coll'intendimento di dimostrare ai Genovesi la propria gratitudine per tanto servizio reso alla sua corona, volle e decretò che essi sottentrassero ai Veneziani in tutti i possessi che questi avevano nei suoi stati; ondechè seguì più fiera la guerra tra le due emule repubbliche. Però dopo una lunga serie di conflitti combattuti con varia vicenda durante quel secolo sul suo volgere (1298) la vittoria rimase ai Genovesi. Imperciocchè nella famosa battaglia di Curzola il loro intrepido ammiraglio Lamba Doria con un'armata di settanta galere assalì quella dei Veneziani forte di 99, dandone alle fiamme 67, catturandone 18 e facendo

settemila prigionieri tra i quali il loro infelice quanto prode ammiraglio Andrea Dandolo (1). Ondechè per questa tremenda sconfitta si rimase fiaccata la potenza navale dei Veneziani che essi furon costretti a cedere ai Genovesi tutte le isole ed i continenti che possedevano nell'Oriente, e che per essere immensi ve li rendevano potentissimi. Raccogliamo infatti a questo proposito, che la temuta bandiera di S. Giorgio sventolava in quel tempo nella Morea, nella Focide, nella terza parte dell'Eubea, nella colonia di Cassandra, Panomy, Salonicco, nel golfo di questonome, nell'isola di Lesbo, Lemno, Scio, nell'Arcipelago, nelle due città di Focea, in Smirne e nella stessa metropoli dell'impero col possesso dell'ampio sobborgo di Pera che li rendeva padroni del mar Nero e del commercio dell'Azoff (2); se non che tanta estensione di dominio nell'Oriente aveva suscitata ai Genovesi anche la inimicizia d'un'altra nazione che uscita dall'oscurità nel decimoterzo secolo

(1) Questo grand'uomo non potendo sopravvivere all'idea d'esser trasportato a Genova qual principale trofeo della vittoria, s'uccise dando di cozzo col capo nell'albero maestro della galera ove si trovava.

(2) Padroni così della più gran parte dell'antico impero dei Cesari in Oriente eran diventati in esso onnipotenti, ed ecco come ce lo attestano gli stessi storici bizantini.

I Genovesi, narra Niceforo Gregoras, al presente si figurano d'aver acquistato lo imperio del mare e si attribuiscono il diritto d'esser soli a fare il commercio del mar nero con impedire a qualunque vascello greco d'avvicinarsi senza una loro espressa permissione, alla palude Meotide, al Chersoneso ed a qualunque costa al di là della foce. Stendono quest'esclusione fino al Veneziani ed il loro delirio è arrivato tant'oltre che hanno perfino immaginato il progetto d'assoggettare ad una tassa tutti i vascelli che passano per il Bosforo. — Nicephori Gregorae, Byzantina Historia, tom. II, lib. XVIII cap. II, pag. 440.

aveva preso a gareggiare coi popoli marittimi dell'Italia nell'audacia della navigazione e nel traffico. Stantechè avendo i Catalani fino dal secolo decimo quarto cominciato a molestare le loro colonie in quelle remote contrade ed a predare le loro navi che andavano a trafficare nella Sardegna, la repubblica si vide costretta a muoverli guerra. Ma i Genovesi anche con questi novelli avversarj, coi quali tennero arme dal tempo soprindicato fino a quando uno dei loro compatriotti ebbe scoperto per la Spagna un nuovo mondo, sortirono pressochè sempre vincitori, come servono a farcene splendida testimonianza le vittorie di Salagro Dinegro che a dispetto del loro ammiraglio Raimondo Da Cardona, liberò Alghero, e di Biagio Assareto che nell'acque di Ponza (1433) ruppe e sconfisse una lor forte squadra comandata dallo stesso lor re facendolo prigioniero col fiore della sua baronia. Nè solo i Genovesi vinsero i Catalani negli italici mari, ma anco in quelli dell'Oriente, chè avanti l'epoca già ricordata (1352), presso a Galata, Pagano Doria li vinse quantunque uniti ai Veneziani ed ai Greci. Ma le civili discordie dei Genovesi, le straniere dominazioni alle quali volontariamente s'assoggettarono, nella stolta fidanza di trovare in esse un rimedio, ed altri errori di popoli non anche maturi alla vita politica, già fin da quella trionfata battaglia avevano cominciato a scemare la importanza del loro navile guerresco. Imperciocchè resolo formidabile coi frutti della militar gloria e dei lucrosi traffici nel secolo XIII e siffattamente da opporre pressochè 100 navi ai Pisani alla Meloria e 70 ai Veneziani a Curzola, allora tornati a combattere quest'ultimi e fieri nemici nel Bosforo le loro navi non sorpassavano il numero di 64.

E questo decadimento delle marittime forze dei Genovesi si fece incomparabilmente più manifesto nel secolo XV ove si consideri che nel memorabile assedio di Costantinopoli intrapreso dai Turchi, la repubblica dominata dalla fazione dei Fregosi stimò di fare un grande sforzo inviando in soccorso di quell'antica sede dei Cesari dell'Oriente tre sole galere (1), e nemmeno altrettanti legni a vela. Ed ora affrettiamoci a concludere che conquistata da quei barbari tanta metropoli e colpite da egual fato tutte le colonie degli Italiani nel Levante, d'eterno rimpianto pei Genovesi le floridissime della taurica penisola, là dove il valore della nostra nazione andò non ha guari a rinverdire antichi allori, la loro marineria militare sempre proseguendo nel suo declino, si può ben dire che nel secolo XVI di fronte a quello che era stata in addietro, fosse ormai passata nel dominio della storia e che in tale stato perdurò fino alla caduta della repubblica (1797) (2).

(1) Erano comandate dal prode Maurizio Cattaneo e con queste condussero nell'assediate città munizioni da bocca e da guerra passando in mezzo ad una squadra turca di 200 navi.

(2) Infatti le forze navali dei Genovesi in quegli ultimi tempi della loro gloriosa autonomia eran considerate di sì lieve momento che Luigi XIV di Francia aveva ordinato a tutte le sue navi e galere di farsi salutare per le prime dall'ammiraglia di quella già sì potente repubblica. Vedi Eugène Pacini, *La Marine*, ec., pag. 139.

CAPITOLO VI.

Marineria militare dei Pisani.

Quel di guerra in simulata armata
Di valor indivisa Arno divide
E qual fa sempre, ova più Marte anside
Pisa al ferir iavitta al vicer nata,
Tal da penna famosa invidiata
Pugnar Goffredo in sul Giordan la vide
E schiere disarmar Perso a Numida
Di sacre spoglie e più di gloria ornata.
Se tal era d'Etruria il vinto stuolo
Al periglioso varco allor che volse
L'intrepido Romano a lei in fronte.
La fama che cantò d'Orsilio solo
Contra Toscana or conteria: che tolse
Un sol Toscano a tutta Roma il ponte.

BATTISTA GUARINI, *Opere*, tom. II
pag. 40, Sonetto LXXIX.

Pisa posta sopra un'ubertosa pianura che distendesi per lo spazio di ben 13 miglia fino al mare là dove sorgono Livorno ed i ruderi del contiguo Porto Pisano, osservata dalla parte dell'Arno è una delle più belle e insigni città della nostra Toscana. Già fino dai tempi dei Pelasghi stata famosa fra le conterminanti tirrene, sotto i Romani diventò lor possente e florida colonia addetta all'antica tribù Galeria. Ma caduta in seguito per non esser più sorretta dalle sue militari e civili virtù la potenza del grande impero, anche Pisa dovè soccombere a tutte quelle luttuose vicende, che le arrecarono i barbari scesi tra noi a dividersi le spoglie di tanto dominio. Se non che cacciati i Longobardi dall'Italia mercè l'armi invitte di Carlo Magno,

ai Pisani arrisero sorti più liete, avendo potuto estendere in seguito colla propria bandiera la loro signoria su i mari dell' Italia, annichilandovi con gli altri popoli navarchi della penisola quello dei Saraceni altri barbari d' oltremare. Presa in seguito parte alle guerre delle crociate, fu dato ai Pisani di dilatarsi fino a' mari dell' estremo oriente, poichè associatisi a quanto vi operarono in quell'epoca i Genovesi ed i Veneziani per ajutare i principi della Cristianità alla conquista della Santa Terra, anch'essi ottennero in guiderdone da quelle corone di poter fondare sulle coste dell'Asia le proprie colonie. Stabilite a Glaffa, a Bairut, in Antiochia, in Accon ed in Tiro là i Pisani strettisi in potenti compagnie mercantili, tra le quali le principali conoscevasi sotto il nome dei Vermigli e degli Umili, poterono mercè il frutto della loro meravigliosa industria far pervenire la madre patria all' apice dell' opulenza e dello splendore massime dappoichè alla compagnia degli umili, per la bella difesa fatta di Tiro e di altre piazze di quella costiera contro l'armi di Saladino soldano d'Egitto, fu dato d'ottenere colà pei suoi traffici le larghezze che più poteva desiderare. Per il che noi possiamo liberamente asserire che se la potenza commerciale e marittima dei Veneziani e dei Genovesi nell' Oriente giunse all' apogeo della sua floridezza sul principio e passata la metà del secolo XIII (1204, 1261) quella dei Pisani s' ebbe egual sorte sul finir del secolo antecedente (1187) quando lo scettro del pio Buglione cadeva a pezzi dalle mani dei suoi deboli ed inetti successori.

Per l' esito infelice dell' ultima crociata intrapresa dal santo re Luigi IX di Francia in Palestina (1248), i Pisani assieme con gli altri popoli marittimi dell' Italia

perdono lo imperio di quei mari. Ma tanta sventura però non valse a far loro perdere quello che già essi possedevano nei mari dell'Italia, avvegnachè le loro insegne seguitassero a sventolare sulla Corsica, la Sardegna, la Capraja, Monte Cristo, l'Elba, e sopra un litorale che dalla punta occidentale del golfo della Spezia detta il Corvo s'estendeva fino a Civitavecchia. Ma sovrastava un fato crudele per cui anche questi gioielli che adornavano il crine dell'antica regina del Tirreno, dovessero cessare d'appartenerle. Imperocchè leggiamo che i Pisani sul volger del secolo XIII dichiarata guerra ai Genovesi principalmente per difendere dalle loro armi possenti un turbolento e già ad essi Pisani ribelle vassallo della Corsica che recava colà ogni molestia ai traffici di quell'industre nazione, i Pisani in progresso della fraterna contesa vinti e disfatti dagli indragati nemici alla Meloria (1284) lo furono con tale affizione delle proprie forze che per non rimanere oppressi da quelle di costoro si vider costretti a soscrivere quest'umiliante e rovinosa pace (1300): Cedessero i Pisani in assoluto dominio ai Genovesi la Corsica e parte della Sardegna; s'accontentassero di limitare i loro diritti sul litorale da Castiglione della Pescaia fino al Serchio; non navigassero coi loro legni da guerra, per 25 anni, sborsassero per le spese della sciagurata guerra 160 mila lire di Genova senza le quali, la Sardegna al Levante, l'Acquamorta al Ponente dovessero essere il letto di Procuste della loro navigazione, e finalmente bandissero in perpetuo dai loro stati l'autore di tutti i loro mali colla famiglia e seguaci (1).

(1) Serra, Storia di Genova, tom. II, pag. 229.

Infanda catastrofe del sanguinoso dramma che servirà d'ammaestramento alle genti per farle accorte che l'amor della patria, lo stimolo della gloria, e gli altri forti e generosi istinti che tanto favoriscono a ben iniziare un giovane popolo nell'arduo stadio della sua vita politica, ne sono la morte, ove non siano disciplinati dal senno e temperati dalla civile prudenza. Imperocchè se la causa principale della fraterna guerra fra i Genovesi ed i Pisani furono le ribalderie commesse contro i primi dal corso Sinoncello di Cinarca, non era del diritto delle genti che gli ultimi se ne dichiarassero gli ingiusti campioni impegnandosi in una contesa che appunto per il suo carattere disonesto ebbe poi per essi resultamenti tanto funesti.

Ma ora noi entrando più addentro nell'interesse dell'argomento accenneremo che sulla marineria militare dei Pisani, non c'occorsero notizie più oltre del secolo XII in cui per la prima volta essi compilarono i loro statuti, ondechè ci faremo di là a tenerne parola.

La marineria militare dei Pisani, almeno per quanto a noi fu dato intenderne, diretta nel ricordato secolo della loro grandezza dai consoli del comune (1), al suo decadimento e per delegazione del governo del comune stesso lo fu dai consoli del mare (2) che intendevano più propriamente alla marineria mercantile. Eletti questi consoli tra i membri dell'ordine del mare e dal suo maggiore e minor consiglio, ascendevano al numero di tre e duravano nell'ufficio sei mesi, con lo stipendio

(1) Statuti inediti di Pisa dal XII al XIV secolo raccolti e illustrati per cura del professore Francesco Bonaini, vol. I, pag. 6.

(2) Ivi, vol. III, pag. 618.

di lire 25 (1) al mese (2). Per render valida la loro elezione si richiedeva che non facessero personalmente bottega, che fosser ben esperti nella professione marittima, che non venissero eletti tra i consoli vecchi e non avessero rapporti di parentela coi loro elettori (3) e non fossero stati confinati come guelfi. Nelle loro attribuzioni venivano assistiti da un giudice e tre notari che rimanevano nell'impiego parimente sei mesi: il giudice con lo stipendio mensile di lire venticinque, i notari di 12 (4). Era principal dovere dei consoli di sedere nei giorni d'udienza continuamente e assiduamente al loro tribunale la mattina da mezza terza a terza, il giorno da nona a vespro (5) per ivi conoscere e deliberare sulle cause di lor competenza e delle quali le sentenze dovevano rimanere ferme ed immutabili. Spettava ad essi altresì durante il loro ufficio di visitare, almeno una volta il mese accompagnati da uno o più esperti nelle cose del mare l'arsenale del porto, e nei mesi d'aprile e di settembre e per una volta tanto gli altri suoi stabilimenti ed il porto stesso. E se per avventura avessero riscontrato in tutte queste diverse visite qualche irregolarità o mancamento in ciò che aveva formato subietto delle loro indagini, erano tenuti a prenderne nota e tornati a Pisa rimetterla al superior governo acciocchè provvedesse. Stava pure a

(1) La lira antica pisana aveva il valore di lire sette toscane, ora non più in corso.

(2) Statuti inediti della città di Pisa dal XII al XIV secolo raccolti e illustrati per cura del professor Francesco Bonaini, vol. I, pag. 154. —

(3) Ivi, vol. I, pag. 154.

(4) Ivi, vol. III, pag. 469.

(5) Ivi, vol. III, pag. 469.

quei consoli che entravano in ufficio il primo di gennaio di farsi consegnare dai capitani delle cappelle, borghi e sobborghi della città copia degli ascritti all'ordine del mare assenti e presenti perchè si portassero al loro cospetto a prestare giuramento di fedeltà alla repubblica. Veniva loro accordato tutto il detto mese a far l'occorrente, e quando nel termine loro assegnato avessero mancato al proprio dovere, senza addurne un plausibil motivo, potevano esser condannati all'ammenda di soldi 5 fino a 10 (1). Era pure non ultimo tra i doveri dei consoli del mare di radunare presso di se ogni due mesi il maggiore e minor consiglio per la trattazione degli affari correnti.

Al comando dell'armata veniva eletto dai consoli uno de' più esperti marinai col nome e l'autorità di capitano. A questo superior ufficiale nel tempo che stava in ufficio, il comune accordava una piena ed illimitata autorità, la quale però non poteva esercitare altro che fuori di Pisa. Trovandosi in corso coll'armata i capitani di Piombino, di Castiglion della Pescaja, di Livorno e dell'isola dell'Elba dipendevano dai suoi ordini.

In tempo di guerra era consentito ai particolari di far armamenti in proprio, contro i nemici del comune col patto espresso però che gli dessero idonea sicurezza di recare offesa ad essi soltanto scrivendo sulla patente i nomi, cognomi e patria di essi nemici. E ciò si praticava col savio intendimento che il comune non venisse addebitato di proteggere la pirateria che fin da

(1) Statuti inediti della città di Pisa dal XII al XIV secolo raccolti e illustrati per cura del professore Francesco Bonaini, vol. III, pag. 499.

quei remoti tempi s'aveva tra noi come vergogna d'un popolo civile.

I gatti, le sagine, le lintre, i garabi, le cocche, le vacchette, le scafe, gli uscieri e le galere eran le diverse famiglie di navi da guerra e da trasporto usate allora dai Pisani (1). Ma noi ci restringeremo a parlare delle sole galere, intorno le quali ci fu dato raccogliere qualche scarso ragguaglio.

Le galere dei Pisani a un dipresso della forma e dimensione di quelle degli altri popoli marittimi dell'Italia, e più veloci al corso delle galere stesse dei Genovesi (2), avevano quest'equipaggio:

Un capitano;
Un suo luogotenente;
Uno scrivano;
Un sotto scrivano;
Un padrone;
Un servo;
Quindici o venti arcieri;
180 remiganti.

Il militare armamento consisteva in 150 celate, 5000 verrettoni, 24 roncole e 36 lance lunghe (3).

Gli equipaggi manovranti dei legni da guerra dei Pisani si levavano dagli uomini addetti all'ordine del mare, iscritti in appositi ruoli dai capitani delle cappelle, borghi e sobborghi della città, i quali ogni qual volta occorresse dovevano chiamarli al servizio del remo.

(1) Vivoli, *Annali di Livorno*, tom. I, pag. 90.

(2) Neri di Donato, *Cronache di Siena* nel tom. 15 *Script. rer. ital.* del Muratori, pag. 192.

(3) Vivoli, *Annali di Livorno*, tom. I, pag. 90.

Tanto gli equipaggi manovranti che i combattenti eran governati da leggi speciali intese a reprimere tra essi tutti quel delitti e trasgressioni che potevano turbare l'ordine, e la disciplina. Ondechè il bestemmiare il nome santo di Dio e della Vergine veniva punito con un'ammenda di lire 5 di denari pisani (1); il furto, colla fustigazione da poppa a prora; l'omicidio in rissa, colla morte dell'uccisore mediante decapitazione. Le percosse senza effusione di sangue, dalle lire una alle 10; quelle con sangue ad arbitrio dell'ammiraglio considerata la qualità del delitto e della persona. I giuochi d'azzardo, in lire cinque per ciascun giuocatore, ed alla restituzione per la parte del vincitore al perdente di quanto aveva ad esso guadagnato (2). Lo scendere a terra senza il permesso dell'ammiraglio o di chi per esso, in soldi 10, e portandovi armi in soldi 20. L'allontanarsi da quel punto del litorale là dove l'ammiraglio aveva fatto porre la bandiera, e ciò senza suo permesso, in soldi 20 per ogni volta. Il mancare all'appello allorchè suonava a raccolta, in soldi 10; il dormire a terra in soldi 20 (3).

Ad impedire il disordine, e la confusione nell'armata era vietato ad ogni e qualsivoglia galera, nel tempo della navigazione, di partirsi dal posto assegnatole dall'ammiraglio senza sua licenza alla pena mancando di lire 10 di denari pisani da pagarsi dal padrone, e comito della galera caduta in trasgressione, ed anco a maggior pena a beneplacito dell'ammiraglio, secondo i casi.

(1) Statuti inediti della città di Pisa ec., vol. III, pag. 619.

(2) Ivi, vol. III, pag. 620.

(3) Ivi, vol. III, pag. 621.

Onde mantenere a ciascuno i diritti e le preminenze del suo grado, era pure proibito ad ogni galera di preceder, cammin facendo, la capitana ed occuparne il posto sotto pena di lire 5 da sborsarsi parimente dal proprio padrone, e comito (1). È da notarsi però che gran parte di queste pene, quantunque stabilite dal codice, potevano esser commutate o modificate dall'ammiraglio, posto mente alle circostanze attenuanti o aggravanti che avevano dato luogo al delitto ed alla trasgressione commessa. Come pure che essendo in vigore anche presso i Pisani il principio che i loro cittadini godessero dei loro diritti inclusive lungi dalla patria, l'ammiraglio avanti d'applicare ai suoi subalterni qualsivoglia punizione, era tenuto a sentire il parere ed avere il consenso dei padroni delle singole galere (2).

Era stabilito inoltre che dell'ammontare delle condanne pecuniarie una metà andasse al governo, e l'altra si dividesse in quattro parti per l'armata: la prima per l'ammiraglio, la seconda pei padroni, la terza pei comiti e compagni, e la quarta per l'opera di S. Ranieri di Pisa (3).

Nel caso che l'ammiraglio avesse promessa una pecuniaria elargizione al primo degli equipaggi che fosse salito a bordo de' legni nemici, i consoli del mare erano obbligati a pagargliela, sempre però che questa promessa non fosse stata fatta dall'ammiraglio e pa-

(1) Statuti inediti della città di Pisa dal XII al XIV secolo raccolti e illustrati per cura del professore Francesco Bonaini, vol. III, pag. 623.

(2) Ivi, pag. 624.

(3) Ivi, pag. 624.

drone segretamente e occultamente, ma pubblicamente e palesemente a suono di tromba (1). Per le navi del comune recuperate su i pirati, in quanto al bottino, si teneva lo stesso sistema di repartizione delle condanne pecuniarie, ma per le navi appartenenti e tolte ai pirati stessi, il bottino delle robe trovate sopra coverta, spettava alle ciurme, e quello dei legni coi loro armamenti all'arsenale.

Nella cattura dei legni dei pirati, forse posto mente che il mal fare di quest' infame genia la poneva fuori d' ogni legge, l' ammiraglio era padrone di trattarne gli equipaggi a suo talento o punendoli da se stesso o consegnandoli nelle mani del potestà o di qualsivoglia altra autorità giudiziaria del comune.

Le squadre dei Pisani nei ricordati tempi della loro grandezza, stanziavano nel loro ampio, magnifico e principal porto che da essi prendeva il nome, e che si estendeva per lo spazio di 4 miglia, con un fondo di 4, o 6 passi (2). Si vuole che questo seno di mare ora interrato fosse situato là dove oggi si trova la paduletta di Livorno fra la fonte di S. Stefano ai Lupi, la foce del Calambrone e la Fortezza vecchia (3). Prendeva l' aspetto d' un piccolo golfo di cui l' entrata veniva difesa da nove robustissime torri fondate in mare, e di pietre verrucane. Quattro, due per parte, ne tutelavano direttamente l' ingresso, due altre imberciavano in ispecie a Livorno; una assicurava la lontana

(1) Statuti inediti di Pisa dal XII al XIV secolo raccolti e illustrati per cura del professor Francesco Bonsini, pag. 621.

(2) Portolano d'anonimo del secolo XV nella Riccardiana, Cod. 9917.

(3) Repetti, Dizionario geografico della Toscana, volume IV, pag. 611.

fortezza della Meloria, sentinella avanzata del porto, e sulla quale stava il fanale (1), e la ottava, e la nona in disgiunte posizioni concorrevano alla sua generale difesa (2). Tutte queste torri avevano un presidio di balestrieri chiamati sergenti i quali eran comandati da un capo-posto detto torrigiano. Questi torrigiani dovevano esser pratici della navigazione e dell'età dei 20 ai 50 anni (3).

Ogni sergente occorreva che andasse fornito d'una balestra a staffa, e di almeno 25 moschetti (4), d'un pavese o scudo, cervelliera, gorgiera, spada, e pugnale; e ove fosse stato trovato senza quest'armamento veniva condannato fino in soldi 40 (5). La paga mensile dei torrigiani era di lire 7 al mese, e dei sergenti 6. Il fortilizio del Serchio, e di bocca d'Arno eran pure presidiati da queste marine guardie, e l'ultimo considerato come la porta di Pisa dal lato del mare aveva una guarnigione più numerosa degli altri. Le guardie delle torri del porto venivano elette dai consoli del mare, quelle del Serchio e dell'Arno, dai capitani o direttori della dogana marittima. Il coman-

(1) Questo fanale della Meloria fu demolito dai Genovesi nel secolo XIII (1284) ed è perciò che i Pisani nel secolo susseguente fabbricarono quello che si vede attualmente nel nostro porto. Giova anche notare per far conoscere l'antichità di questi stabilimenti marittimi che il più antico faro di cui la storia faccia una sicura menzione è la torre Timea edificata 650 anni avanti Gesù Cristo alla punta del Corno d'oro (*Crysokeras*) che attualmente è il porto di Costantinopoli.

(2) Vivoli, Annali di Livorno, tom. I, pag. 183.

(3) Statuti inediti della città di Pisa ec. vol. III, pag. 545.

(4) Eran siette acute che si lanciavano colla balestra prima dell'invenzione delle artiglierie.

(5) Statuti inediti della città di Pisa ec. vol. III, pag. 549.

dante del fortilizio dell'Arno per porgere sollecita assistenza ai legni che entravano e uscivano dalla foce, aveva a sua disposizione una barca ben armata con due ancore e delle funi (1). Il segnale che serviva ad avvisare che non si poteva nè entrare nè uscire di là a causa del tempo, e sotto pena di soldi 40 fino a lire 100 era una lunga vela che veniva inalzata in cima al forte (2).

Tutti i legni che entravano nell'Arno eran tenuti a inalberare una bandiera rossa, e tenervela ritta tantochè rimanessero nel fiume sotto pena di soldi 5 al trasgressore (3).

Fra gli stabilimenti addetti alla marina che si trovavano nell'esteso e popoloso piano del porto, meritava speciale attenzione l'arsenale o terzanà come lo chiamavano allora. A capo di questo stabilimento veniva preposto un pubblico funzionario col nome d'operaio, che aveva sotto la sua dipendenza un notaro e sei custodi. L'operaio stava in officio un anno ed i suoi subalterni lo stesso tempo. Lo stipendio annuale dell'operaio era di lire 60, del notaro di lire 12, e dei custodi di soldi 25 (4). All'operaio spettava in ispecie la custodia degli apparati, fornimenti e corredi delle galere, e la direzione della loro costruzione, raddobbo e quanto altro, non che di mantenere in buono stato tutto l'opificio facendo eseguire in esso i risarcimenti necessari.

Tutti i canapal o funaioli soggetti alla legge del

(1) Statuti inediti della città di Pisa dal XII al XIV secolo raccolti e illustrati per cura del professor Francesco Bonaini, vol. III, pag. 550.

(2) Ivi, pag. 549.

(3) Ivi, pag. 501.

(4) Ivi, vol. I, pag. 190.

comune sì in Porto Pisano sì altrove, ogni qualvolta non avessero esercitata l'arte onestamente, e secondo lo spirito dei vigenti regolamenti, venivano severamente puniti. Indi è che se si fossero permessi filare canapa vecchia colla nuova, e stoppa di lino con stoppa di canapa, verificata la frode, veniva lor bruciato il lavoro sul campo della chiesa di S. Niccola nel piano del porto (1), e per aggiunta dovevano pagare di penale dalle lire 10 alle 50 secondo i casi. Veniva ad essi del pari vietato di lavorare in tempo di pioggia, e spregiando la legge, eran tenuti a pagare lire 500, e non avendole, a farsi tagliare la mano (2). Interessato il governo della repubblica a favorire nei suoi stati tutte quelle industrie dalle quali s'argomentava il ben essere della nazione, aveva inibito ai calafati statuali d'impedire agli stranieri l'esercizio del loro mestiere sotto pena di lire 10 (3) e ove la tracotanza di costoro fosse giunta al punto di far lo stesso contro i propri concittadini veniva aumentata la somma a lire 100 da pagarsi alla cassa dell'arsenale (4). Gli uffiziali poi preposti all'osservanza della legge, ove l'avessero lasciata lettera morta dovevano pagar del proprio stipendio lire 50. Era pure vietato ai calafati sì statuali, sì stranieri d'abbandonare un lavoro cominciato per un altro, salvochè non fossero stati soddisfatti della pattuita mercede. La mercede stabilita per quei calafati che lavoravano per conto del governo era di 4 soldi il giorno nell'estate, e 3 nell'inverno. E nel caso che avessero toccata

(1) Statuti inediti ec. vol. III, pag. 533.

(2) Ivi, vol. I, pag. 305-306.

(3) Ivi, vol. I, pag. 306.

(4) Ivi, vol. III, pag. 306.

una mercede maggiore della stabilita dalla legge venivano assoggettati ad una penale di lire 100. Era pur decretato che i garzoni dei maestri calafati non avessero diritto a verun stipendio se prima non si fossero esercitati nell'arte con essi per due anni consecutivi, e colla condizione che questo stipendio fosse costantemente proporzionato alla loro capacità d'emancipati nel tirocinio dell'arte e mai di maestri. Favorivano grandemente le costruzioni navali dei Pisani, l'abbondanza dei materiali e la facilità dei trasporti. Imperocchè in quei tempi ancora approdavano nei nostri porti per la via dell'Arno, e dai luoghi d'origine, gran quantità di legname d'ogni pianta, e dall'Elba il migliore e la maggior copia del ferro di cui attualmente quell'isola è divenuta per noi inesaurito e forse inesauribile serbatoio (1).

Fra gli stabilimenti della marina dei Pisani nel loro porto era pur degno di particolare considerazione uno spedale fondato da un loro spettabile cittadino, Ser Uguccione di Dato pontonaio de' Ponti di Pisa (2), al savio ed umano scopo che ivi venissero ricevuti, e curati tutti i naviganti che sopraccolti da malattia sbarcavano colà. Questo pio stabilimento aveva per titolare S. Benedetto, e si trovava allora sotto il patrocinio dei consoli del mare, giacchè ci occorre di riscontrare che per non aver esso assegni di sorta, questi eran tenuti durante il loro ufficio almeno una volta

(1) Il porto di Pisa fioriva per le sue costruzioni navali anche quando questa città era sotto il dominio dei Romani, giacchè si legge che ivi erano due collegi antichissimi d'artefici d'ogni strumento navale.

(2) Statuti inediti ec., tom. III, pag. 561.

tanto di chiamare presso di se tutti i capitani e gli altri minori uffiziali della marineria onde raccomandassero alla loro carità, la provvida istituzione, sovvenendola colle limosine che potevano ottenere dai mercatanti ed altri passeggeri che conducevano a Pisa. Il governo spirituale del luogo veniva affidato al cappellano della già mentovata chiesa di S. Niccola nel piano del porto, il quale sotto pena di perdere il beneficio era obbligato ad amministrare i sacramenti agli infermi in pericolo di vita, ed a seppellirli senza spesa dopo la loro morte (1).

L'ufficio di capitano del porto veniva conferito ad un pubblico funzionario appellato più comunemente il fondacaio che era rivestito della stessa autorità degli altri capitani, o giudicenti del contado (2). Per render valida la sua elezione che si faceva, tanta era la sua importanza, dal potestà, dai capitani, o dagli anziani del popolo di Pisa e dai consoli del mare, si richiedeva che l'eletto avesse la età dai 40 ai 60 anni e che fosse scapolo e pratico del mare (3).

Era conservato nell'ufficio un anno e più a volontà degli anziani e del consoli del mare ed in questo tempo riceveva dagli uomini del pivieri del porto lire 40 di stipendio ed altri emolumenti a provvisione degli anziani. Stava sotto la sua dipendenza un notaro che rimaneva nell'impiego sei mesi, ed aveva lo stipendio di lire 15. Gli obblighi del fondacaio del porto, consistevano nel tenerne in pieno vigore il regolamento quanto ai diversi rami di quel pub-

(1) Statuti inediti della città di Pisa, ec., vol. III, pag. 562.

(2) Ivi, vol. I, pag. 199.

(3) Ivi, pag. 188.

blico servizio. Onde che spettava al fondacaio d'impedire ai capitani arrivati colà d'ormeggiarsi lunghevolmente palizzate sotto pena di lire 10 (1), e di farsi consegnare le mercanzie che avevano a bordo per loro custodirle, però senza spesa. Stava pure al fondacaio, alla pena di sborsare del proprio l'indicata somma, di far giurare a tutti gli ufficiali e maestranze delle navi che si raddobbavano nell'arsenale, di non gettare in mare zavorra, pattume (2) o pezzi di legname, alla pena similmente di lire 10 (3), delle quali una metà doveva andare alla corte del mare, e l'altra metà all'accusatore. Era altresì sua appartenenza di non soffrire che i bastimenti venissero disfatti nel perimetro del porto, sotto pena di lire 25 da pagarsi alla cassa dell'arsenale, e di vietare che nessuno si facesse ardito di portar via o di distruggere apparati, sarte o qualsivoglia arnese marinaresco senza licenza dei proprietari, alla pena di lire 50 ed al risarcimento del danno di cui l'ammontare veniva tassato dai periti.

Il sequestro delle navi in quei casi previsti dalla legge (4), la nettezza delle foci dei fiumi e dei torrenti che sboccavano nel porto ed altre incumbenze che ne riguardavano il servizio disciplinare e sanitario erano pure ufficio del fondacaio. Nè lasciamo che

(1) Statuti inediti, ec., vol. III, pag. 562.

(2) È una mistura di sego, zolfo, cerussa, ragia ed altri ingredienti che servono a dar carena ai bastimenti.

(3) Statuti inediti ec. vol. III, pag. 533.

(4) Riportiamo in appoggio del nostro asserto il seguente sincrono documento.

Ausiani del popolo di Pisa A vo podestà di Porto e di Livorna

obblighi congeneri il comune avea affidato a chi lo rappresentava nei porti di Vada e Populonia succursali di Porto Pisano (1).

La custodia del porto era sì gelosa che ogni sera ne venivano chiuse le guardie nelle rispettive torri, e le chiavi portate a Pisa. Gli stabilimenti della marineria militare dei Pisani nel loro porto s'estendevano inclusive nell'interno della loro città. Là eravi infatti un altro arsenale detto maggiore capace di settanta galere, e fatto costruire sul fine del secolo duodecimo (1200) da Guelfo Porcari potestà del comune. Appariva circondato da mura e torri, e il suo ampio recinto si vuole che racchiudesse un gran numero di magazzini,

fondacario del detto porto, e Piero di Rustichello gomito della galea del Comune saute osservamento dei nostri comandamenti.

Ecco che abbiamo deliberato, per cessare intrighi così col Catalani come col Genovesi di lassare andare liberamente la coccha carica di grano, della quale è padrone Franceschino Griffo da Genova, a la quale avavate levate le vele e li timoni. Però comandiamo a voi espressamente, che veduta la lectera debbiato restituire e rendere al detto Franceschino li timoni e le vele liberamente, e lassare andare con la detta coccha lo detto Franceschino là à li piace: e questo fate senza indugio.

Dato a Pisa a di VII di Decembre 1333 (Statuti inediti di Pisa ec. vol. III, pag. 357).

Ora questo documento ben dimosira, non solo l'autorità che aveva il potestà e fondacaio di Porto Pisano di sequestrare i legni secondo i casi previsti dalla legge, ma ancora a parer nostro il cominciamento della decadenza di Porto Pisano dappoiché il suo potestà o capitano faceva pure da capitano di Livorno; due uffici che per l'addietro erano affatto separati e distinti come ce lo attestano luminosamente le rubriche LXXXV e VC degli Statuti del MCCLXXXVI.

(1) La fabbrica d'un faro cominciata a Vada in una secca detta Val di Vetro, e l'obbligo che avevano tutti i legni che andavano a Populonia di portarvi pietre pel racconciamento del molo, confermano pienamente che i nominati porti in quel tempi eran succursali di Porto Pisano.

officine e case per le maestranze (1). La gran curia del mare e uno spedale detto di S. Lucia, fondato esclusivamente da Cucco Ricucchi (2) pei poveri marlnai compivano il numero di questi stabilimenti nella cerchia di Pisa.

Al mantenimento dell'istituzione servivano ordinariamente le pingui entrate della dogana del porto ed altri introiti.

Spiegato così l'ordinamento della marineria militare dei Pisani sull'esordire della lor vita politica, ora ripigliando il filo delle sue vicende seguiranno a narrare che essa fin da quel tempo in deckino per la catastrofe della Meloria e siffattamente che la navigazione di quel popolo non potendo più esser da lei con efficacia difesa s'era trasmutata, come accenna Pardessus, in un timido cabotaggio (3), sul principio del secolo XV pare che rimanesse totalmente annichilata e distrutta per carezza straniera. Narrasi infatti che certo Boucicaut governatore pel re di Francia in Genova venduti i Pisani come mandre ai Fiorentini ed avendo essi impugnate valentemente le armi per non

(1) Nel tempo della splendida autonomia dei Pisani e nella circostanza di strepitose vittorie riportate contro i loro nemici, tanta Puccino da Pisa, rimatore del secolo XV, che uscisse da questo opificio una gran barea simboleggiante la tirrena Teti. Addobbata questa sfarzosamente, era sormontata da un gran numero di donzelle e donzellette le quali vestite in gran gala con lioni, organetti e salteri festeggiavano il lieto avvenimento; mentre la gran mole incedeva maestosamente per l'Arno scortata da 100 galere.

(2) Questo spedale pei marinai fondato da Cucco Ricucchi uno dei più celebri guerrieri pisani che militassero in terra santa nella prima crociata, sussisteva anche nel secolo XVI (1550).

(3) Cantù, storia universale, tom. 14, parte 3, pag. 958.

voler sottostare all'infame mercato quella tristizia d'uomo per vendicarsene fece assalire dalle sue soldatesche Porto Pisano e distruggere e rubare nell'arsenale tutto il materiale delle navali lor forze (1). E così passò la marineria militare dei Pisani, questa grande istituzione nazionale stata in ogni tempo per essi feconda sorgente di prosperità, di potenza e di gloria.

Impadronitisi i Fiorentini di Pisa (1406) mercè un infame tradimento di chi allor la reggeva, pensarono a far risorgere quanto più non esisteva. Ma accortisi che sì per avere a comune coi Genovesi l'uso di Porto Pisano sì perchè questo cominciava ad interrarsi le loro navi non potevano liberamente e comodamente stanziarvisi, si decisero d'acquistare dal comune di Genova il vicino Livorno destinato fin da quel tempo dai Cieli ad essere l'emporio dei nostri commerci. Conclusane la vendita pel sontuoso valente di 100 mila fiorini d'oro di suggello vecchio, il 24 agosto del 1421, i Fiorentini non trovando più ostacoli che rendessero un'utopia il loro disegno, cominciarono a dargli opera anche con più alacrità. Principiarono dunque dall'ordinare ai ristabiliti consoli del mare di far costruire sei galere sottili per guardare il litorale e l'isole dai pirati della Barberia, tanto più sapendosi che pochi anni avanti il fatto acquisto quelli audaci schiumatori eran discesi nella vicina Gorgona e saccheggiatine la chiesa ed il convento s'erano imbarcati, trascinando seco schiavi cinque di quei poveri padri certosini (2). Formato così il nucleo della lor piccola squadra si

(1) Grassi, *Descrizione storica di Pisa* pag. 219, e Fanucci, *Storia dei popoli marittimi*, lib. IV, pag. 175.

(2) Vivoli, *Annali di Livorno*, tom. II, pag. 186-187.

dettero attorno per viepiù accrescerla; ora a tal uopo assegnarono ogni sei mesi al ricordato magistrato dei consoli del mare seicento fiorini d'oro da prelevarsi sulle rendite dell'università di Pisa, perchè facessero varare nel suindicato tempo una galera, tantochè il numero di quelle crebbe ben presto alle 15 (1). Quelle sottili avevano ciascuna quest'armamento:

- 1 bombarda di 40 in 50 libbre situata
nella prora;
- 10 bocche di spingarde o bombardelle;
- 13 archibusi;
- 500 libbre di piombo;
- 150 celate;
- 150 corazze;
- 120 palvesi o scudi;
- 25 rotelle;
- 100 lance con ferri;
- 30 dozzine di dardi ferrati;
- 50 giannette;
- 100 casse di passatoi;
- 10 barili di polvere;
- 10 manette;
- 10 balestre.

Dopo il materiale da guerra giova altresì far conoscere il personale di ciascuna galera.

- Un padrone collo stipendio mensile di 10
fiorini piccoli (2).
- Un sotto padrone con. 5
- Un comito 6

(1) Pagnini, Della Decima, tom. II, pag. 35.

(2) Cioè di 5 lire l'uno.

Uno scrivano.	5
Un aguzzino	4
Un sotto comito	4
Due consiglieri a 5 per ciascuno	10
Quattro nocchieri a 3 fiorini per ciascuno	12
Un siniscalco.	3
Un cuoco o ranciere.	2
Un maestro d'ascia	4
Un calafato.	4
Un remolaro	4
Sei prodieri a fiorini 2 per ciascuno . .	12
Sei alighieri a fiorini 2 per ciascuno. .	12
Cento quaranta remiganti a L. 8. . . .	224
Venti compagni a fiorini 2 di lire sei l'uno	40 (1).

Ed ecco quali erano le incumbenze degli ufficiali e bassi ufficiali in queste nostre galere.

Il padrone aveva il comando della galera semprechè i remiganti fossero buonavoglie o volontari. Il sotto padrone invece l'assumeva se fossero stati forzati o malfattori.

Lo scrivano teneva in consegna per inventario le robe del legno e ne aveva l'amministrazione.

Il comito comandava le diverse fazioni alla ciurma, sentito però il parere del padrone. Il sottocomito dipendeva dal comito ed era come il primo facchino della

(1) Queste paghe però non erano stabilite fermamente, poichè quello d'alcuni graduati come il padrone, il sotto padrone, l'aguzzino e il sotto comito, venivano aumentate o scemate secondo il merito della persona, conforme si rileva dal documento che ora andiamo a citare.

galera. L'aguzzino aveva in consegna dal comito tutto l'armamento del legno ed era incaricato di ferrare, sferrare i galeotti e dar loro la fune. I consiglieri dovevano emettere la loro opinione sulla convenienza d'attaccare o no il nemico.

I nocchieri stavano al timone tre ore per ciascuno.

Il siniscalco era incaricato della compra dei viveri.

I prodieri salpavano e facevano il servizio delle vele.

Gli alighieri o portolatti o secondieri andavano a terra pei diversi servigi della galera. I compagni sotto il comando dell'aguzzino avevano l'incarico di far le guardie notturne, tener d'occhio ai galeotti e scendere a terra a far provvisione di carne. All'infuori dei remiganti che avevano il vitto giornaliero consistente in una libbra e mezzo di pane e fra settimana cavoli, rape e fave, il rimanente dell'equipaggio lo riceveva in denaro lasciando ogni individuo lire 5 al mese, fondo egualmente per tutti amministrato dal padrone (1).

Fra i legni a palamento allora in uso nella nostra marineria figuravano certi navigli chiamati brigantini. Della stessa forma delle galeotte, ma più piccoli e colla corsia meno elevata non portavano che una sola vela, che era la maestra ed avevano da otto a sedici banchi ad un sol remigante per banco. I loro remi assai lunghi e smilzi e però assai facili a maneggiarsi li rendevano attissimi al corso. E narrasi che per la loro straordinaria velocità venivano adoperati come corrieri e talvolta si davano ai comandanti, acciocchè

(1) Ricordi di Francesco Baroni cancelliere della repubblica di Firenze nel 1495, estratti dal codice 161, classe 25 della Magliabechiana.

potessero celermente trascorrere o mandare gli ordini in ogni parte dell'armata. Le navi seguitavano a costruirsi ed armarsi nell'arsenale antico di Pisa; e si squillava la rinomanza di quei costruttori, che Ferdinando di Napoli chiese ed ottenne tra questi da Lorenzo dei Medici, detto il Magnifico, certo maestro Giovanni inventore di navigli chiamati arbatrotti che vogavano con circa 60 remi e portavano bombarde da gettare pietre da 200 a 250 libbre di peso (1).

Anco presso i Fiorentini come presso i Veneziani ed i Genovesi la marineria da guerra era stimata la difesa e lo strumento dei loro commerci, raccogliendosi che dessi pure erano soliti mediante incanto, di concedere a nolo (2) le loro galere da mercanzia armate in guerra; e per quelle destinate ai viaggi della Barberia, di Ponente e della Sicilia praticavasi allora

(1) Ecco la lettera di quel monarca, la quale fa bastevolmente conoscere quanto fiorisse in quel tempo fra noi la navale architettura.

Rex Sicilie

Magnifice vir nr. carissime. Havendo noi persentito che in lo arsenale de questa signoria è un capo mastro nominato mastro Ioanni lo quale noviter ha trovato certa natura de navili quale chiama arbatrotti, che teneno bombarde supra quale tirano preta de CCL libbre, n'è stato piacere intendere la inventione, et havevamo assai de caro vederne l'effecto per tanto vi pregamo ne vogliate mandare lo dicto maestro Ioanni quanto monstrara lo modo di taglio de dicti navilli ad questi nostri, acciocche, ne possiamo o ad lui o ad li nostri far costrnere uno per satisfactione dell'animo nostro che di ciò ne farete piacere, ec. Datum in civitate, caeni XIII Iann. 1488.

REX FERDINANDUS.

IOANNES PONTANUS.

Gaye carteggio inedito degli artisti secoio XV, XVI, tom. I, pag. 384.

(2) Il nolo d'una galera secondo il Pagnini, non poteva esser minore di 100 fiorini.

questo sistema. Fatta la consegna della galera dai consoli del mare al concessionario con tutti i suoi corredi ed apparati, questi doveva obbligarsi a farla sormontare da 154 marinai, non compresi fra questi il padrone con gli altri uffiziali e i compagni che nella loro totalità ascendevano a 50, spesati e stipendiati a tutto suo carico e approvati dal predetto magistrato dei consoli (1). Il concessionario era altresì obbligato a tenere quest'equipaggio convenevolmente armato secondo il regolamento, fornendo ogni portolatto ed ogni prodiero d'una corazza, d'un elmo, d'un mantello, e gli altri marinai d'un mantello almeno. Oltracciò ei doveva ricevere a bordo un rassegnatore o ispettore, al quale oltre il giornaliero vitto doveva passare un mensile stipendio di 6 fiorini. Le attribuzioni di questo pubblico ufficiale durante il viaggio, consistevano principalmente nel far la rassegna una o più volte secondo le istruzioni a tutto l'equipaggio e quindi compilare un rapporto d'ogni irregolarità e mancamento osservati nella sua tenuta per poi al ritorno chiamarne responsabile il concessionario davanti i detti consoli. E di più venivagli fatto precetto di rimetter copia di detto documento ai consoli stessi entro 5 giorni dall'arrivo in Porto Pisano della galera sotto pena di 100 fiorini. Il concessionario tanto all'andata quanto al ritorno dal suo viaggio nella Barberia se gli piaceva poteva gettar l'ancora in questi porti disegnati dal regolamento. All'andata partendo da Porto Pisano poteva scalare a Marsilia, a Boc-

(1) Archivio Centrale di stato; Leggi e Statuti dei Consoli di mare di Firenze per la spedizione delle galere degli anni 1110, 1141, 1146, 1160, classe XIII, distinzione 4, N.º 89 2º, pag. 47.

coli (1), a Barcellona, a Majorica per due giorni, a Bona, al forte della Calle, a Bugea, ad Algeri, a Tedelis, ad Orano, One per tre. Al ritorno partendo da One eragli concesso di fermarsi a Malaga, a Valenza, Barcellona, Colliveri, all'Acqua Morta, a Boccoli per due, a Marsilia ed a Nizza per uno, a Porto Pisano per dieci. Da Porto Pisano il concessionario passati questi dieci giorni poteva intraprendere l'altro viaggio per la Sicilia e fare anche colà le scale determinate dall'uso e autorizzate dal regolamento. Finiti così ambidue i viaggi doveva ritornarsene definitivamente in Porto Pisano, per ivi entro otto giorni dall'arrivo far la consegna della galera ai consoli, nella condizione in cui l'aveva ricevuta al momento della partenza. Ed ogni qualvolta la galera fosse stata trovata manchevole di qualche cosa, il concessionario doveva pagarne il valore ai consoli dietro loro stima o dei loro delegati. Quindi acciocchè tutti questi patti e condizioni fossero puntualmente e lealmente eseguiti, il concessionario doveva dare mallevadori solventi ai consoli e riconosciuti per tali anche da essi fino alla concorrenza di 4000 fiorini. Ma era però della natura dell'atto che tanti aggravii imposti al concessionario fossero contrappesati da dei vantaggi che stessero in relazione. Il perchè gli veniva accordato di percepire una somma determinata dal regolamento sopra il nolo delle mercanzie e dei passeggeri, d'aver una parte sulle prede nemiche ed altri incerti della condotta (2).

(1) Beaucaire.

(2) Pardessus, *Loix maritimes*, capitoli pel viaggio di Barberia, di Ponente e di Sicilia, tom. IV, pag. 594 e seg.

Al comando di queste galere veniva eletto dai consoli del mare uno dei più periti marinai col nome e l'autorità di capitano. Questi, entro quindici giorni dalla sua elezione, e per addimostrarsene grato al predetto magistrato, doveva regalarlo di 10 fiorini larghi sotto pena trasgredendo d'esserne personalmente e realmente riconvenuto (1). Incumbeva ad esso altresì di condurre sulla propria galera due trombetti, un medico barbiere, un cappellano, due famigli e quattro giovani o compagni e d'issarvi sette bandiere col suo stemma, sei quadre ed una grande in seta (2). Il suo stipendio era fissato a 400 fiorini d'oro, e con questa somma doveva anche pensare a nutrire e stipendiare la famiglia. Durante il viaggio, la legge lo rivestiva del mero e misto impero su tutti gli equipaggi della flotta, ad eccezione dei rassegnatori delle singole galere, i quali mancando ai propri doveri stava nelle sue facoltà di farli punire, al suo ritorno, dai consoli del mare mediante un rapporto in scritto (3). Per quei delitti che importassero pena di sangue eragli dato, ove gli fosse piaciuto, di farli punire da uno dei principali magistrati forestieri della città di Firenze o dalle autorità governative di Pisa e di Livorno, consegnando o facendo consegnare nelle lor mani il delinquente (4). Nel caso che combattendo contro legni nemici avesse fatto tra i prigionieri dei ribelli sban-

(1) Archivio Centrale di Stato, Leggi e Statuti dei consoli di mare di Firenze per la spedizione delle galere degli anni 1440, 1441, 1446 e 1460, classe XIII, distinzione 4 N.º 89 2º a c. 40.

(2) Archivio Centrale di Stato, Leggi e Statuti, ec. a c. 42.

(3) Archivio Centrale di Stato, Leggi e Statuti, ec. a c. 37.

(4) Archivio Centrale di Stato, Leggi e Statuti, ec. a c. 36.

diti od altri delinquenti del comune di Firenze poteva medesimamente o punirli da se stesso o farli punire dalle sopradette autorità governative di Pisa o di Livorno. Ma se invece questi delinquenti fossero venuti in suo potere per altro caso egli era tenuto a farne la consegna all'autorità indicatagli dai consoli del mare (1). Ad estirpare il mal vezzo della bestemmia, il capitano era tenuto a punirla indistintamente in chi se ne fosse renduto colpevole, con questa progressione di pena. Quelli tra gli equipaggi che avessero bestemmiato il nome santo di Dio e della Vergine, doveva condannarli, per la prima volta, all'ammenda d' 1 lira pisana, per la seconda a quella di 2, per la terza di 3 e per aggiunta tre bastonate. Quelli poi invece che avessero bestemmiato il nome dei Santi, la prima volta doveva punirli in soldi 10, la seconda in 1 lira e la terza in 1 lira e 10 soldi e più due bastonate. Queste multe per due terzi andavano al rassegnatore della galera là dove erasi bestemmiato, e l'altro terzo alla camera del comune di Firenze (2). Il giuoco pure, considerato come causa principale di tanto scandalo, non era sfuggito all'attenzione del legislatore. Ondechè se avesse giuocato un ufficiale o compagno, il capitano doveva condannarlo all'ammenda di 1 fiorino a 2 per volta a suo arbitrio; se marinato da mezzo fiorino ad 1. Di queste condanne pecuniarie, due terzi spettavano al rassegnatore della galera là dove si fosse giuocato e l'altro terzo allo

(1) Archivio Centrale di Stato, Leggi e Statuti dei consoli di mare di Firenze per la spedizione delle Galere degli anni 1410, 1441, 1446, e 1460, cc. a c. 39.

(2) Archivio Centrale di Stato, Leggi e Statuti, cc. a. c. 41.

spedalingo di S. Maria Nuova (1). Spettava altresì al capitano di badare che tutti gli equipaggi della flotta non si partissero da essa fintantochè non si fosse ridotta a salvamento in Porto Pisano; e ove si fosse trasgredito a questa disposizione del regolamento, egli era tenuto a condannare: i padroni in 1000 fiorini, i rassegnatori in 50, i compagni in 30, i marinai in 20 (2).

Al capitano per qualsivoglia motivo anche d'una grave infermità era vietato espressamente di dimorare in terra onde non ne soffrissero i diversi servigi della flotta dei quali egli aveva l'alto indrizzo. Ed affinchè osservasse tutte queste prescrizioni egli era tenuto avanti di partir da Porto Pisano di prestarne giuramento nelle mani dei consoli del mare e porgerne buoni e sufficienti mallevadori fino alla somma di fiorini 4000 (3).

I padroni delle singole galere, avevan pur dessi dei doveri da soddisfare. Imperocchè otto giorni avanti la partenza della flotta erano obbligati di rassegnarsi in Pisa all'ufficio dei consoli del mare alla pena di fiorini 500. Quindi perchè la loro partenza non venisse impedita o ritardata dai cattivi tempi della foce dell'Arno, sol navigabile a tempi fatti, era decretato che per tal inconveniente, tutti i padroni ricevuta la galera rispettiva nel fiume, nel giorno assegnato dai capitoli, dovessero condurla entro 10 giorni sulla foce ed ivi con un rinforzo d'almeno 100 uomini d'equi-

(1) Archivio Centrale di Stato, Deliberazioni e Provvisioni dei consoli di mare del 1442, classe XIII, distinzione 4 N.º 89 3º a c. 18.

(2) Archivio Centrale di Stato, Leggi e Statuti, cc. a c. 45 46.

(3) Archivio Centrale di Stato, Leggi e Statuti, cc. a c. 46.

paggio fare ogni possa per vincer gli ostacoli che la malignità della stagione opponeva alla sua uscita (1).

Oltredichè avanti di scioglier l'ancora da Porto Pisano, erano tenuti a fare nelle mani del cappellano dell'armata, un deposito di 500 fiorini del quale il capitano non poteva disporre senza licenza di costoro eccettochè se si fosse trattato di fornir di pane la galera, di rimettervi al servizio qualche ufficiale o marinaio che mancasse ed altri bisogni estremi (2). Cammin facendo stava ancora ad essi di non offendere quei navigli che non glie ne porgevano appiccio giacchè altrimenti per il caso di vittoria riportata su di essi, il ritratto della preda s'intendeva che andasse esclusivamente ai consoli del mare. Tornata la flotta in Porto Pisano dal viaggio, entro quindici giorni i padroni dovevano presentarsi all'ufficio dei conservatori delle leggi della città di Firenze per ivi porger loro un esatto e circostanziato rapporto di quanto era accaduto durante la navigazione, massime rispetto alle punizioni (3). La consegna alla camera dell'armi, nel termine d'altrrettanti dei suindicati giorni, d'un tappeto del valore almeno di 10 fiorini da regalarsi alla Signoria di Firenze alla pena mancando di 100 fiorini, ed altri obblighi che registrano i capitoli ne finivano il compito assegnato da essi ai padroni delle galere.

Se non che questo sistema adottato dai Fiorentini

(1) Archivio Centrale di Stato, Copia di diverse provvisioni concernenti il regolamento da tenersi dai consoli del mare relativamente all'amministrazione e governo delle galere a c. 105.

(2) Archivio Centrale di Stato, Leggi e Statuti ec. a c. 44, 45.

(3) Archivio Centrale di Stato, Copia di diverse provvisioni concernenti il regolamento da tenersi dai consoli del mare relativamente all'amministrazione e governo delle galere a c. 91, 92.

di conceder a nolo tali legni in assetto di guerra a degli speculatori, cominciato a praticarsi da essi fino dal 1423, ebbe corta durata, narrandosi che il privato interesse ne facesse cessare ben presto la pubblica utilità e siffattamente che a tal pubblico vantaggio si rinunciò, secondo il Pagnini, nel 1480 (1).

L'epoca della maggior floridezza della nostra marinaria in quel secolo si può dire che fosse nel 1470, narrandoci Benedetto Dei (2) che allora annoverasse da 33 legni tutti capaci di stare in linea di regolare battaglia, cioè 13 galeazze (3), 15 galere sottili, 4 navi a vela, ed 1 fusta.

Le prime 9 galeazze portavano questi nomi:

Mechen ;
S. Michele ;
S. Niccolò ;
S. Giovanni ;
S. Antonio ;
S. Piero a Ponte ;
S. Lodovico ;
S. Simone ;
S. Andrea.

Le altre 4 senza battesimo; 2 appartenevano alla famiglia dei Medici, e l'altre 2 a quella dei Benci. Le galeazze Mechen e S. Michele, stavano alla guardia di Porto Pisano; le 2 dei Medici a quella

(1) Pagnini, Della Decima, tom. II, pag. 39.

(2) Memorie di Benedetto Dei, Codice di N.º 1853 della Riccardiana.

(3) Non eran che grosse galere e nulla avevan che fare colle galeazze veneziane del secolo appresso già da noi descritte.

di Bocca d' Arno, e le Galeazze dei Benci guardavano il litorale (1).

Ma pare che la marineria militare tra noi dovesse essere il Lazzaro delle nostre istituzioni, perocchè nar- rasi che sulla fine dell' indicato secolo XV (1499) e prin- cipio del secolo XVI (1503) nel quali i Pisani avevano scosso il giogo del Fiorentini, anche quest' ultimi non avessero più marineria. Troviamo infatti, che essi per bloccare o far tagliata come dicevasi allora, alla foce dell' Arno, onde i Pisani non ricevessero soc- corsi dai Genovesi, erano stati costretti a far costruire a Livorno due galeotte ed una barca baloniera (2). Ma sembra che non bastando loro a tanta difesa que- ste poche navi, si videro anche forzati ad assoldare degli armatori (3). In quanto poi alla disparizione di queste navali lor forze, noi congetturiamo che li fos- sero catturate dai Pisani nella loro rivolta, ed avva- lora la nostra opinione uno dei loro sincroni cronisti, narrandoci che poco appresso tale avvenimento fu posto fuoco nell'antico arsenale di Pisa a cinque galeazze, pro- babilmente delle tredici già da noi rammentate, non senza sospetto che ciò fosse stata opera dei Fiorentini rimasti in Pisa (4). Ma che ne sia delle vicende alle

(1) Memorie di Benedetto Dei, codice di N.º 1853 della Ric- cardiana.

(2) Vivoli, *Annali di Livorno*, tom. II, pag. 459.

(3) Questi sono i nomi degli armatori assoldati dalla repubblica di Firenze in quel tempo. Simon Torello detto Monciatto, condotto nell' Ottobre del 1499 con un galeone; Mottino genovese, nell' Aprile del 1503 con una fusta e due brigantini; Francesco Albertinelli fiorentino, nel Gennaio 1504 con una nave ed un galeone. Scritti inediti di Niccolò Macchiavelli per Giuseppe Canestrini, pag. 109 e 141.

(4) Il sincrono cronista Portovenieri narra il fatto nei seguenti termini. Ed ai 17 Gennaio fu messo fuoco nelle cinque galeasse grosse

quali andarono incontro quelle navali lor forze, noi noteremo che nei navali conflitti di quei tempi, esse figurarono soltanto nella battaglia di Portofino (1431) là dove unite a quelle dei Veneziani posero in rotta un'armata genovese mercè il valore e la nautica perizia di Raimondo dei Mannelli che comandava una delle nostre galeazze che decise della vittoria (1). Ma ora seguitiamo a narrare dell' istituzione sotto i principi medicei ed austro-lorenesi.

Nel secolo XVI susseguente a quello da noi ricordato, la guerra che ferveva in Italia tra Carlo V Imperatore e Francesco I di Francia pel dominio della bella contrada, aveva arrecati danni infiniti agli stati di lei massime alla Toscana. Venendoci narrato che in quel tempo (1544) i Francesi per abbattere la potenza del loro avversario che allora gravitava sulla nostra Siena, unite le loro forze a quelle d'Arladeno Barbarossa grand' ammiraglio di Solimano II sultano dei Turchi, avevano corso quel littorale riducendo a Carlo un mucchio di rovine Port' Ercole e Talamone (2), mettendo alla catena da seimila abitanti (3). Ora tali eccessi di barbarie commessi ai confini degli stati rivierani di Co-

che erano a tera nell' arzana di S. Vito e suonando a martello tolta Pisa si levò in arme e campossene delle cinque tre, due ne abbrugiò. Per questo il rimanente dei Fiorentini che seguitavano a dimorare in Pisa furono banditi.

(1) In questa battaglia le nostre navali forze erano forti di cinque legni, cioè una galera grossa, una sottile, due galeotte, un brigantino, e questa piccola squadra era comandata dal fiorentino Vanni Rucellai.

(2) Galluzzi. Storia del Granducato, tom. I, pag. 59.

(3) Cantini, Vita di Cosimo dei Medici, pag. 170.

simo I dei Medici che in quel tempo col nome e l'autorità di duca di Firenze efficacemente ci reggeva, l'avevano posto nel più gran timore per la loro sicurezza, non avendo navali forze da poterli difendere sì veramente che a quei feroci, sapendolo amico dell'imperatore, fosse talentata la brama di rendergli lo stesso servizio. Se non che Dio soccorrente ci rimase salvo da tanto pericolo mentrechè fallita loro la impresa d'Orbetello pei soccorsi che Cosimo v'aveva spediti a tempo opportuno, avevano lasciate quelle desolate spiagge, ed erano andati a sfogare il loro furore su quelle di Napoli e della Sicilia (1). Ma Cosimo cessato quel turbine, e trepido che per gli eventi di quella sciagurata guerra dovesse tornare a scariarsi vicino ai suoi lidi, a preservarli da ogni ulterior pericolo, s'addiede tosto della necessità di provvedere alla loro difesa col far risorgere stabilmente e con una amministrazione separata e distinta dalla mercantile la nostra marineria militare, e nell'aprile del 1552 ne decretò la istituzione. Se non che, per darle in seguito maggior nervo e reputazione (2) onde potesse raggiungere il suo scopo senza valersi di stranieri aiuti (3), ed anco per fare contribuire gli ecclesiastici al mantenimento di lei, pensò di porla sotto il comando d'un ordine monastico militare che furono i cavalieri di S. Stefano. Quando Cosimo recò ad effetto questo pensiero sagace della sua mente, le nostre forze navali non annoveravano che 10 legni, cioè 3 galere, 3 navi e 4 altre in costru-

(1) Galluzzi, Storia del Granducato, tom. I, pag. 60.

(2) Mannucci Aldo, Vita di Cosimo I dei Medici, pag. 180.

(3) Cini, Vita di Cosimo, pag. 45.

zione (1). Il perchè Cosimo, dovendo con le navali sue forze non solo tutelare le nostre coste ma puranco la nostra navigazione, dappoichè il commercio di Livorno per le sue cure cominciava a fiorire, deliberò d'accreocere la sua squadra di altri navigli.

Ora con tale intendimento, e colla meravigliosa attività che lo distingueva, fece tosto tagliare nei boschi vicini a Pisa il legname per altri dodici bastimenti. Ma trepido che questi non glie ne fornissero poi tanto da bastare agli ulteriori armamenti che ci stava meditando, fece tosto aprire delle strade sulle montagne di Barga per trasportare alla marina gli eccelsi abeti che in gran copia colà crescevano (2). E col fine che questi legni fossero ben costruiti ed equipaggiati condusse da Marsilia, da Napoli e dalla Sicilia i migliori protti (3) e di tra i Greci i migliori marinai onde servissero di corpo insegnante a quelli della sua squadra. E prescelta Livorno come il porto più acconcio a farvela stanziare, volle che colà fossero eretti i principali stabilimenti di lei, facendovi dar cominciamento alla fabbrica di due moli, d'un arsenale, d'uno spedale, d'una chiesa che portava il suo nome ed altre comodità (4).

I nostri legni in quel tempo seguitavano a dividersi in legni a vela ed a remo o in legni grossi e sottili, e fra questi ultimi conservavano l'antica pre-

(1) Alberi, *Relazione degli ambasciatori Veneti al Senato*, vol. I, della serie 2, pag. 359.

(2) Vivoli, *Annali di Livorno*, tom. III, pag. 57.

(3) Alberi, *Relaz. ec.*, vol. I, serie 2, pag. 358 359.

(4) Questa chiesa chiamata di S. Cosimo dal nome del granduca fondatore, fu risarcita ed anco dipinta a fresco da Filippo Paladini di Pistoia per ordine e spesa del cavaliere Simeone Ros-

minenza su gli altri le galere, delle quali agli equipaggi delle sottili venivano assegnate le seguenti provvisioni di soldo e di rancio.

Soldo e rancio delle Galere sottili :

	Soldo	Rancio
Capitano e servo . . . Sc.	10 $\frac{1}{2}$	16
Scrivano »	3	5
Comito »	5	7 $\frac{1}{2}$
Sotto comito »	3	4 $\frac{1}{2}$
Aguzzino »	3	4 $\frac{1}{2}$
Barbiere »	4	4 $\frac{1}{2}$
Piloto »	5	5
Due consiglieri »	4	4 $\frac{1}{2}$
Maestro d'ascia e calafato »	4 $\frac{1}{2}$	4 $\frac{1}{2}$
Remolario e barilaro . . »	4	4 $\frac{1}{2}$
Capo bombardiere »	4	4 $\frac{1}{2}$
Tre Bombardieri »	3	4 $\frac{1}{2}$
Dodici timonieri »	3	4 $\frac{1}{2}$
Venticinque marinai . . »	2 $\frac{1}{2}$ L.	22 $\frac{1}{2}$
Quattro pruiieri »	1 $\frac{1}{2}$	15
Sessanta soldati »	(1)	15
Dugento remiganti »	(2)	9 13

selmini di Pisa, il quale con quest'atto di generosa pietà fece viepiù risplendere i molti del suo intrepido valore, Ira i quali a noi basterà d'accennare quello d'aver nel 1555 assicurato con gente fresca Portoferraio, in quel tempo assalita dai Turchi, attraversando con una sola galera la loro flotta.

(1) I soldati non ricevevano paga dalla galera tirandola dalla banca o cassa delle milizie di terra.

(2) I remiganti sembra che non avessero altro che il puro rancio.

Soldo e rancio della galera capitana :

	Soldo	Rancio
Scrivano di razione . . .	Sc. 16 $\frac{2}{3}$	16
Due aiuti	» 4	5
Camarlingo	» 18 $\frac{2}{3}$	16
Aiuto	» 3	5
Auditore	» 6	5
Medico	» 12	16
Cappellano	» 4	5
Speziale	» 3	5
Ammiraglio	» (1)	32
Quattro nobili di poppa .	» 3	5
Scrivano	» 5	5
Comito	» 8 $\frac{1}{3}$	12
Sotto Comito di prora .	» 4	5
Sotto Comito di mezza-		
nia (2)	» 3	5
Aguzzino	» 5	5
Barbiere	» 6	5
Due piloti	» 10	12
Tre consiglieri :		
Il primo	» 8	5
Il secondo e terzo . . .	» 6	5
Altri due consiglieri . .	» 4	5
Maestro d'ascia e calafato,		
remolaro e barilaro .	» 6	5

(1) L'ammiraglio, lo stipendio lo riceveva dalla religione di S. Stefano che gli passava 200 scudi l'anno cioè Sc. 16 $\frac{2}{3}$ al mese.

(2) Quella parte della galera che è dall'albero da maestra sino al banco della dispensa. Vedi Stratico, Diz., alla voce.

Quattro aiuti Sc. 2 $\frac{1}{2}$ L. 22 $\frac{1}{2}$

Capo bombardiere . . . » 7 $\frac{1}{2}$ Sc. 5

Sette bombardieri :

I primi quattro » 4 4 $\frac{1}{2}$

I rimanenti » 3 4 $\frac{1}{2}$

Sedici timonieri » 3 4 $\frac{1}{2}$

Trentacinque marinai . . » 2 $\frac{1}{2}$ L. 22 $\frac{1}{2}$

Cinque prueri » 1 $\frac{1}{2}$ 15

Due provveditori di ri-

spetto » (1) 15

Novanta soldati » (2) 15

Trecentotrenta remiganti » 9 13 (3)

I remiganti o galeotti con queste lire 9 e 13 soldi avevano un rancio giornaliero di libbre 3 di pan fresco o di 2 $\frac{1}{2}$ di pan biscotto ed oltracciò una minestra tre volte la settimana del valore d'un soldo. Nelle ricorrenze poi del Carnevale, della Pasqua e del Natale avevano una libbra di carne fresca ed una mezzetta di vino. Per vestirsi venivano loro passati annualmente un abito, e una camicia e calzoni doppi che costavano Sc. 6 per uomo (4).

(1) Sembra che questi due provveditori di rispetto essi pure non avessero che il puro rancio.

(2) Sul soldo di questi soldati e remiganti della capitana giova fare la stessa avvertenza da noi fatta su quelli dell'altre galere.

(3) Non dobbiamo maravigliarci se non vediamo figurare in questi ruoli i cavalieri per essere stato sempre incerto il numero di quelli che s'imbarcavano su ciascuna galera, onde poter fare un ragguaglio preciso di quanto costava il loro mantenimento. Ma sappiamo però che quando andavano in corso, qualunque si fosse il loro numero, ricevevano dalla religione 10 scudi a titolo di stipendio e 5 dalla galera a titolo di razione.

(4) Archivio Centrale di Stato, carte Stroziane, filza 154, a c. 350, 351.

L'armamento militare di queste galere era il qui appresso notato :

- 25 corsaletti ;
- 50 corazze ;
- 50 rotelle ;
- 50 celate ;
- 50 picche ;
- 50 pezzi d'arme corte ;
- 100 archibugi di cinque palmi tutti d'una palla
colle lor fiasche e polverini ;
- 200 palle da cannone colla lor polvere.

Rispetto alle grosse artiglierie, oltre quelle della prora, dovevano aver due cannonetti uno al focone, e l'altro alla lancia (1).

Fra i legni grossi della nostra marineria figuravano allor principalmente i galeoni. Questa sorta di navigli erano costruiti alla bastardella cioè a due sederi, e senza avere il ventre tronfio come le navi, le vantaggiavano nel corso e venivano forniti degli stessi armeggi; i piccoli avevano due coperte ed i grandi tre (2).

Il soldo mensile degli equipaggi dei nostri legni grossi era questo :

Capitano.	Sc. 25
Scrivano.	» 10
Piloto	» 12
Nocchiero	» 12
Guardiano.	» 8

(1) Statuti dell'Ordine di S. Stefano con aggiunte in tempo del granduca Cosimo II, pag. 202.

(2) *Jal*, *Archeologie navale*. tom. II, pag. 207.

Penese	Sc.	8
Massaro	»	5
Nocchiero di trinchetto	»	3
Capitano della gaja (1)	»	5
Scalco	»	3
Cuoco	»	4

Maestranze

Barbiere	»	6
Maestro d'ascia	»	6
Calafato	»	6
Bottaro	»	6
Quattro bombardieri	»	24
Otto timouieri a 5 scudi l'uno	»	40
Venti marinai a 4	»	80
Quattro mozzi a 2 l'uno	»	8 (2)

I legni della nostra marineria si fabbricavano allora principalmente in Pisa nell'arsenale fatto costruire da Cosimo col disegno e la direzione di Bernardo Buon-
talenti che poi fu detto l'arsenale Mediceo.

Cosimo dotò pure la sua squadra d'un regolamento speciale del quale riporteremo qui le più essenziali disposizioni. Al generale spettava il mero e misto impero su tutti gli equipaggi ad eccezione dello scrivano di razione e dei capitani dei singoli legni pei quali era devoluto al principe. Al generale rivestito di quest' illimitato potere incumbava principalmente di badare che nulla mancasse all'armamento e corredo

(1) Gaja o meglio in plurale gaje. Quel luogo nella stiva del bastimento che rimane lateralmente da ciascuna banda fra il bordo e la cassa delle trombe. Vedi *Tramater*, Diz., alla voce.

(2) Archivio Centrale di Stato, carte Stroziane, filza 154, a c. 336.

delle galere e degli altri legni e che gli equipaggi si mantenessero costantemente forti di quel numero d'uomini voluto dalla legge. E ad esso competeva d'eleggere a tutti i gradi dell'armata, se ne eccettui però lo scrivano di razione e i capitani dei singoli legni che venivano eletti dal principe. Lo scrivano di razione doveva in ispecie aver cura di tutto il materiale e personale da guerra della squadra ed esercitare una continua sorveglianza sopra i portamenti di quest'ultimo per renderne informato il principe acciocchè provvedesse. Eccettuata l'autorità di poter condannare, i capitani esercitavano nella propria galera la stessa autorità del generale sulla squadra. A nessuno ufficiale non escluso il generale era lecito di liberare i galeotti e di venderli in pregiudizio dello stato. Nei navali conflitti era dato al generale di promettere ai galeotti la libertà ove pugnassero virilmente contro il nemico. Nelle prede, prelevate l'artiglierie di bronzo, i corpi delle navi, le vele ed i remi che andavano al principe, dell'altre robe, una metà era riserbata al principe stesso e l'altra metà al generale che ne doveva anco contentare i capitani, gli ufficiali ed i soldati.

Questo regolamento promulgato da Cosimo all'epoca già da noi indicata dell'istituzione delle navali sue forze (1), fu fatto susseguire da un altro, ma esclusivamente fatto pubblicare da esso pei cavalieri di S. Stefano allorquando affidò loro il supremo comando della sua squadra. Era stato dunque volere dell'augusto fondatore dell'ordine, che i cavalieri tenuti a fare tre anni di carovana per conseguire la

(1) Cantini, Legislazione Toscana, tom. II, pag. 303.

commendà su i regi legni a rendersene meritevoli col dar saggio d'una discreta capacità nella professione marittima s'inziassero in tutte quelle discipline ad essa relative. Con questo nobile intendimento aveva dunque rescritto che ove la squadra si trovasse in scioverno o in disarmo ogni cavaliere fosse obbligato d'attendere allo studio della geografia e della nautica, e di iniziarsi a quello della contabilità e del disegno lineare. E perchè queste doti dello spirito non fossero disgiunte da quelle del corpo, per isveltirglielo con ogni maniera d'esercizio volle pure che imparassero a tirare di spada e di rotella, ed a trarre di schioppo e di balestra ed arco turchesco (1). Stabili inoltre che i cavalieri per quei delitti e trasgressioni che avesser commessi in servizio, venissero assoggettati come tutti gli altri corpi militari dello stato a delle pene, le quali

(1) Al giorni nostri una delle più reputate scuole navali dell'Europa è la scuola di Brest in Francia. Questa scuola vien comandata da un capitano di vascello, e un capitano di corvetta ne sorreggia il buon andamento. La istruzione pratica degli allievi s'aggira intorno alla spiegazione di tutto il dettaglio della manovra degli alberi, delle vele e dell'ancora; e due volte la settimana una corvetta, della quale gli stessi allievi formano l'equipaggio, serve ad essi per mettere in pratica le lezioni ricevute. Oltredichè vengono istruiti in tutto ciò che riguarda la scienza delle artiglierie; vogliamo dire: nel tirare a palla col cannone al poligono, e quando il legno è alla vela; nel modo d'assicurare i pezzi a bordo; nelle regole per puntarli; nella costruzione delle navi; nell'organamento delle compagnie; nell'esercizio delle piccole armi, tutti rami del pari di pratica istruzione.

La fisica, l'astronomia, la nautica, le matematiche pure, la meccanica, il disegno, ed altre discipline completano il corso dei loro studi. La scuola ha luogo sopra un vascello da 80 cannoni nella rada di Brest, e cinque Inogotenenti di vascello, de' quali uno comanda la corvetta d'istruzione, si repartiscono l'insegnamento agli allievi delle succennate pratiche cognizioni.

però dovessero essere in armonia coll' indole monastica e guerresca della istituzione. Quindi è che se un cavaliere combattendo col nemico avesse abbandonata vilmente la bandiera veniva degradato e cacciato dall'ordine. Ove poi si fosse gettato nel legno nemico per depredarlo veniva sospeso per un anno. Qualunque volta trovandosi in porto, fosse sceso a terra dalla propria galera pei suoi particolari interessi, senza il permesso del generale o suo luogotenente, subiva la pena della settena (1). E se invece, non contento di ciò, l'avesse anche lasciata partire col resto della squadra senza aspettarne il ritorno, era legge che la pena, in tal caso, dovesse esser determinata dal grado che il cavaliere occupava nella sacra milizia. Cosicchè se egli v'avesse figurato come cavaliere di commenda perdeva sei mesi di frutti; se poi lo era d'anzianità, questa cessava a decorrergli dal giorno della partenza fino al dì del ritorno a Livorno delle galere; e di più veniva privato del vitto del convento fino all'altra navigazione di detti legni. E non possedendo nè commenda nè anzianità andava tosto in prigione per sei mesi (2). Inoltre era vietato al cavaliere di fare armamenti in proprio e spregiando la legge perdevano il legno e la preda, ed altre punizioni per altri delitti e trasgressioni. È da notarsi però che ad onta di questo mirabile ordinamento dato da Cosimo alla Stefaniana milizia, essa nell'esordire delle sue imprese raramente fu secondata

(1) La pena della settena consisteva nel digiunare durante la settimana: ed il mercoledì ed il venerdì a pane ed acqua, e di ricevere la disciplina da un sacerdote nella chiesa dell'ordine.

(2) Statuti dell'ordine di s. Stefano coll'addizioni di Cosimo e Ferdinando II, p. 267.

dalla benignità della fortuna narrandosi, che sempre perdesse qualche legno. Per il che Cosimo il quale avrebbe voluto che la sua squadra, onde egli diventasse un principe potente sul mare, annoverasse almeno 30 galere, non arrivò ad averne contemporaneamente di disponibili nemmeno 10 (1); e ciò sembra che lo dovesse attribuire soltanto ai suoi galeotti mal pratici del mare conforme chiaro l'aveva dimostrato la impresa del Pignone in Affrica nella quale di 800 a cui sommava il loro numero, la maggior parte perirono. Ma ciò non poté indurre Cosimo, sempre ben tetragono ai colpi dell'avversa fortuna, di far rinunciare ai suoi prodi cavalieri il fine della loro istituzione; perocchè sotto il suo memorabile imperio essi si videro valorosamente pugnare nella battaglia di Lepanto (2) là dove entrarono a parte con l'altre potenze della cristianità della gloria della sconfitta che ivi dettero ai Turchi, e nella quale rimase per sempre afflitta la loro navale potenza. Diciamo infine che la marineria fu sempre reputata da Cosimo come la più cara gemma della sua corona, per forma, che presso a morte l'udire dal Buontalenti che era finito di costruire il fosso navigabile tra Pisa e Livorno per la comunicazione dei due arsenali e

(1) Alberi, Relazioni degli ambasciatori veneti al Senato, serie 2.^a, vol. I, pag. 394.

(2) Ecco il nome dei cavalieri stefaniani fiorentini, che in quel gran fatto d'armi col sacrificio della propria vita concorsero ad impedire che quella furia barbarica inondasse le nostre provincie e vi radicasse i semi della futura civiltà: Carlo Leoni, Giannozzo del Magnaie, Antonio Siotati, Cristoforo Boonaguizi, Giu. Maria Puccini, Federigo Martelli, ed altri prodi de' quali i nomi non occorsero all'Ammirato che li registra nella sua storia.

che le sue galere unite a quelle della Spagna avevano tanto cooperato all'espugnazione di Tunis, tuttociò in quei supremi momenti gli porse cagione di due grandissime estreme consolazioni (1).

Successo a Cosimo il primogenito Francesco (1574), sotto il suo regno la nostra marineria, per aver allora ben familiarizzate col mare le ciurme delle sue galere, non andò soggetta ai sinistri che abbiamo lamentato. E se Francesco a malgrado di tanta fortuna fu men vago del padre nel procurare con tutti gli spiriti l'accrescimento di lei, bisognerà incolparne forse più presto della sua volontà, quella degli stefaniani cavalieri, i quali prese che egli ebbe le insegne di gran maestro non trovaron mai la via di pagare ad esso 600 mila scudi per 4 galere che aveva loro vendute. Il che pare che avesse sì disgustato il d'altra parte non troppo largo principe, che aveva iniziato un trattato colla corona di Spagna per vendergliene tutte (2). Ma questo è un fatto però che quantunque le navali sue forze non avessero la importanza che era nei desideri del padre, ciò non impedì che egli se ne valesse alla circostanza per raddrizzare i torti che stimava fatti all'onore della sua corona. E l'accaduto ad esso con Amurat III soldano dei Turchi ce ne viene a porgere un esempio ineluttabile. Udendo dunque questo barbaro principe che le sue navi gli venivano del continuo catturate da quelle dei nostri cavalieri, si decise di far pace coll'ordine. Stabili-

(1) Vivoli, *Annali di Livorno*, vol. 3°, pag. 63.

(2) Alberi, *Relazioni degli ambasciatori veneti al Senato*, serie 2, vol. 2, pag. 369.

tala sulla base che fosse vietato in appresso alla squadra della religione di corseggiare nell' Arcipelago, ma però le venisse concesso di navigare e di combattere in ordinata battaglia di conserva all'armata di Spagna, contro i nemici della cristianità non che di fare l' annuale suo corso con quella del pontefice: il granduca mandò a Costantinopoli il prode fiorentino Buongiovanni Gianfigliuzzi per soscrivere l' accordo. Ma udendo in appresso dal suo plenipotenziario che non era stato compilato secondo il convenuto, non volle più saperne di pace, e indisse più fiera la guerra allo sleale sultano. Nè a ritratterlo dal suo proposito valsero dapoi i tentativi fatti dal suo gran visir Mehemet che accortosi quanto le rinnovellate ostilità tornassero fatali all' armi del suo eccelso padrone, pretendeva riattivare col governo del granduca le pratiche interrotte di quella fraudolenta concordia (1). Fu altresì merito di Francesco ormandosi sull' esempio del padre di corredare la sua marineria d' altre leggi, per darle forse così un compenso di quanto non aveva voluto o potuto fare per l' accrescimento di lei. Imperocchè troviamo che sotto il suo regno era vietato ai marinai ed a tutti quelli i quali prestavano servizio sulla squadra, d' appropriarsi le prede fatte su i legni del nemico, ma che invece era loro ingiunto di manifestarle e consegnarle tutte alla corte (2). E nel timore che la legge non rimanesse lettera morta era perciò prescritto, che appena finita la pugna colla sconfitta del nemico, tutti gli equipaggi fossero visitati dall' ammiraglio o vice

(1) Aldighiero Fontana, *Glorie dell' ordine di s. Stefano*, p. 33, 34.

(2) Archivio Centrale di Stato, carte Stroziane, filza 154, a c. 113, 114.

ammiraglio, e ogniqualevolta fossero trovati in essi robe rubate si dovessero inventariare col nome del ladro. Occorreva del pari inventariare gli schiavi si maschi, che femmine, e ciò col loro nome e cognome, patria, statura, segni particolari della persona ed altri riscontri (1).

Quando s' arrendeva qualche legno senza combattere, nessun cavaliere o altra persona poteva entrare in esso senza licenza dell' ammiraglio, eccettuati però da questa disposizione lo scrivano di razione e il cammarlingo delle galere, i quali entravano di diritto, dovendo far l' inventario della roba che si trovava a bordo. Severe punizioni venivano date a quelli che disobbedivano, perocchè i capitani e gli scrivani delle galere dovevano esser remossi dall' ufficio e rimettere la paga d' un anno; i soldati ed i marinari e loro uffiziali perdevano la paga d' un anno, e per agginnta venivan sottoposti a due tratti di fune ed a cinque anni di voga; i cavalieri perdevano la intiera anzianità e gli altri impiegati al servizio della squadra perdevano la paga d' un anno, oltre l' arbitrio della superiore autorità (2).

Troviamo pure che sotto questo regno erano state emanate delle istruzioni speciali allo scrivano di razione o suo agente, leggendosi che ogni 15 giorni egli era tenuto a far la rassegna agli equipaggi delle galere a fine di racconciare i ruoli rispetto agli uomini congedati, disertati e passati a miglior vita. In quanto poi a quelli che non si trovavano alla rassegna, non per altro

(1) Archivio Centrale di Stato, carte Stroziane a c. 143.

(2) Ivi, filza 151, p. 146.

che per essersi trattenuti in terra pei loro particolari interessi, lo scrivano di razione doveva aver l'avvertenza d'ordinare agli scrivani delle singole galere di non mettere al consumo il loro rancio, non esclusi da questa disposizione gli stessi cavalieri, che come già dicemmo lo ricevevano dalla rispettiva galera (1). Interessato d'aver al servizio della sua squadra della gioventù forte e robusta da poter resistere alle dure fatiche del mare, aveva pur decretato che ove i marinai ed i soldati cadessero infermi, lo scrivano di razione li facesse curare dal medico delle galere colle medicine della corte, salvo però a fargliele pagare appena risanati. Francesco aumentò altresì gli stabilimenti dell'istituzione, mettendo in Livorno un deposito di gomene ed altri arnesi marinareschi e facendo eriger colà dei forni poi detti regi, per cuocervi il pan biscotto per le galere. Sotto il suo regno la nostra squadra annoverava 12 galere, otto armate due da armarsi e due altre incapaci di tenere il mare. Cessato Francesco per non aver prole maschile e successo al trono il fratello cardinale Ferdinando (1589), possiamo dire che sotto il suo ben auspicato governo (2), la nostra mariniera da guerra pervenne all'apice della sua fioridezza e del suo splendore, perchè essa trovò in questo principe un sovrano che per esser dotato d'alti, nobili ed italiani spiriti, seppe a meraviglia imitare l'esem-

(1) Archivio Centrale di Stato ec. filza 154, a c. 147.

(2) Fra gli atti che servirono a ben auspicare il governo di questo principe, precedè quello d'averlo liberato dalla soggezione della Spagna in cui gliel'aveva lasciato il fratello, per avergli quel re sanzionato il titolo di granduca. Il che, pur troppo ci fa manifesto quanto a costui premeva l'onore della corona ogniquale volta n'andava di mezzo la propria vanità.

pio del padre nell'aumentarne sempre più la importanza e migliorarne sotto ogni rapporto la condizione. Montato infatti sul trono ei tosto avrà conosciuto ciocchè già non doveva essere sfuggito alla mente sagace del padre, vale a dire che l'aspetto stesso del paese nostro, privo di larghe pianure e canali navigabili e per sopramercato esposto a straripamenti di fiumi ed altri sconcerti della natura, faceva dileguare in sogno che noi diventassimo un popolo essenzialmente agricolo. E stimato invece, che tutto concorresse a renderci un popolo essenzialmente fatto per il commercio, egli adoperò ogni sua possa a promuoverlo e favorirlo tra noi. Ma essendogli in ispecie caro più assai del continentale, il traffico marittimo, forse richiamando alla mente l'antica grandezza ed opulenza di Pisa, per dargli sempre più un maggiore sviluppo coll' aiuto e protezione d'una buona e ben ordinata marineria da guerra, volle che nella nostra Livorno da lui chiamata, per l'affetto che le portava, la sua dama favorita, fossero terminati i principali stabilimenti di lei. Se non che recato ad effetto il suo divisamento col proseguire la fabbrica dei due moli già ideati dal padre, egli tosto s'accorse che tardavano a compiersene i lavori. E d'altra parte assai premendogli che la sua squadra, reduce dall'ordinario suo corso trovasse in quel porto una comoda e sicura stazione, per rimediare ad inconveniente siffatto, ordinò che in prossimità dell'antica darsena allora chiamata il porticciuolo, ne fosse scavata un'altra più vasta (1), capace di sessanta galere, oltre un numero grande d'altri legni

(1) Vivoli, Annali di Livorno, tom. III, pag. 185.

piccoli (1). Poi per impedire che le ciurme fuggissero dai rispettivi legni, come accadeva sovente mentre la squadra stava colà in disarmo, fece edificare un bagno o ergastolo per loro abitazione con appositi quartieri per gli uffiziali. E furono anche suo pensiero la erezione d'un faro alla Meloria (2) per dar pronti segnali a Livorno nel caso che di là si scorgessero fuste di pirati, e quello d'una torre a s. Iacopo d'Acquaviva per stanziarvi un picchetto di cavalleggeri onde perlustrassero il litorale. Accresciuta così la nostra marina di queste nuove comodità, attese con intenso ardore a sempre più perfezionare la costruzione delle sue navi ed il loro militare armamento. Laonde fece tesoro dei lumi d' Armando e Ferrando, fratelli Grafigna, maestri dell'arsenale di Pisa per la fabbrica delle galere, nè disdegnò quelli del Buontalenti, che trovò il modo di caricare i moschettoni per la parte del fondo. E s' ebbe pur luce dal cavaliere Antonio Martelli (3) pei loro equipaggi, essendo quel desso che l'aveva persuaso a seguitare alacramente il sistema del padre nel farli addestrare nel maneggio delle vele e dei remi dai greci marinai, dei quali egli come gerosolimitano cavaliere, conosceva per pratica la nautica perizia (4). Nè solo Ferdinando per la costruzione, armamento ed equipaggio delle sue navi, ebbe ricorso alla scienza ed esperienza dei nostri migliori

(1) Vivoli, Annali di Livorno, pag. 186.

(2) Vivoli, Annali di Livorno, tom. III, pag. 210, 211.

(3) Appartenente alla nobil casa dei Martelli di Firenze, egli assai si distinse nella bella difesa di Malta, assediata dai Turchi, nel 1565, e per molti suoi meriti fu anco elevato da Ferdinando alla dignità di Governatore di Livorno.

(4) Vivoli, Annali di Livorno, tom. III, pag. 210.

marinai, ma anco degli stranieri che gli illustri britanni Roberto Dudley duca di Nortumbria (1), ed il capitano Roberto Torton, gliene porsero a piene mani. Nè lasciamo, onde finire di compendiare le maggiori e più importanti cose che si fecero da questo gran principe per la nostra marineria, che ei per renderla sotto ogni rapporto utile al commercio, non solo volle che l'aiutasse e proteggesse colle sue armi, ma benanco contribuisse per la sua parte a nodrirlo. Per il che rescrisse che l'arti delle quali la mano d'opera veniva impiegata in servizio della squadra, avessero sede in Livorno, ondechè fin dal principio del suo governo (1592) contrattava con dei capi fabbrica della nostra Toscana, per l'introduzione colà dei panni albagi per le galere ed altre congeneri manifatture (2). I nostri legni in quel tempo, seguitavano ad esser costruiti principalmente in Pisa nel novello arsenale che già dicemmo, fatto edificare da Cosimo. Questo stabilimento veniva mantenuto come ai tempi della repubblica dalla dogana che ad esso pagava per le spese ordinarie fiorini 250 per ogni settimana, ma per le spese straordinarie il provveditore dello stabilimento, rendeva conto particolare al governo (3).

(1) Quest'illustre straniero che esule dalla sua patria fu ospitato tra noi nel 1606 rese eminenti servigi alla nostra navigazione e agli armamenti della religione stefaniana. Perocchè troviamo nella storia degli aggradimenti delle scienze fisiche nella Toscana del Targioni, tom. I, pag. 81, che ei risvegliando e rafforzando molte cose riguardanti la nostra architettura navale, col suo disegno nel 1607 si costruiva a Livorno un vascello a vela quadra e da remo, ed un galeone che fu varato nel 1608, e benedetto col nome di S. Gio. Batt. di Livorno.

(2) Archivio Centrale di Stato, carte Stroziane, filza 154, a c. 13.

(3) Monsignor Girolamo Sommaia, Schede MSS., classe 8.^a, n° 81. tom. II, a c. 119, nella Magliabechiana.

Nell'arsenale prestavano servizio i seguenti uffiziali e maestranze.

Un provveditore;
Uno scrivano;
Un camarlingo;
Un magazziniere;
Un rassegnatore;
Tre capi bombardieri;
Sedici maestri d'ascia;
Sei dascini;
Dieci garzoni;
Otto maestri calafati;
Nove maestranze d'arti diverse, cioè:
Quattro legnajoli;
Quattro intagliatori;
Un maestro di casse e ruote;
Cinque garzoni;
Sette segatori;
Un facchino;
Un garzone per ajutare a far casse
e sartiame;

Sette fra ragazzi, guardie-cinrme (1).

La spesa di tutti questi impiegati importava mensualmente la somma di scudi 360 e sei soldi (2). Sotto questo regno si costruivano colà certi legni a vela, chiamati bertoni. Costruiti altissimi, non molto lun-

(1) Una relazione di quest'arsenale, fatta nel Luglio del 1598 da Alessandro Risaliti commissario o scrivano di razione delle galere al granduca Ferdinando I, conferma quanto già da noi si disse intorno alla poca cura che il suo antecessore s'era preso delle nostre forze marittime. Vedl Archivio Centrale di Stato, carte Stroziane, filza 154, a c. 75.

(2) Archivio Centrale di Stato, carte Stroziane, filza 154, a c. 77.

gli e larghissimi in specie dalla prima coverta al fondo della stiva, dice il Pantera, che eran ben reggenti e robusti, pescando assai e portando da 1500 a 3000 salme di carico (1).

A dimostrare quanto anche presso di noi era tenuta in pregio l'arma dottissima dell'artiglieria, ricorderemo pure che dal provveditore dell'arsenale dipendeva una compagnia di bombardieri urbani, divisa in due squadre. Questa milizia, non appartenendo all'armata stanziata dello stato, non aveva soldo ed invece privilegi ed esenzioni. Prestava servizio due volte al mese in giorno di domenica esercitandosi al tiro del cannone dietro l'arsenale.

Anche da Ferdinando si pensò a dotare la marineria di speciali regolamenti per mantenere tra gli equipaggi l'ordine e la disciplina. Imperciocchè raccogliamo, che trovandosi l'armata in corso era stato decretato che quei marinai o soldati che avessero bestemmiato il nome santo di Dio e della Vergine dovessero soggiacere alla pena di due anni di catena. Quelli che in un' insorta querela fossero stati i primi a metter mano all'armi incorrevano nella medesima pena per sei mesi. Ma ove ciò fosse avvenuto con ispargimento di sangue o dalla parte dei provocatori o dei provocati, questa pena doveva estendersi a quattro anni (2). Il comito che per raggiungere la galera d'un altro avesse rotto il timone o lo sprone della propria, doveva pagarne il valore ed ogni qualvolta e per lo stesso caso si fossero spezzati i remi, il remolario era obbligato a dar contezza all'ammiraglio del fatto, e ove l'avesse

(1) Jal, *Archeologie navale*, tom. II, pag. 219.

(2) Archivio Centrale di Stato, c. Strozziene, filza 154, n. c. 161.

alterato in discolpa del comito, i remi li doveva pagare esso e per sopramerco, veniva condannato a due tratti di corda. Veniva inibito ai cavalieri carovanisti d'andare a dormire nell'interno della poppa della rispettiva galera giacchè questo posto era riservato al capitano e agli altri uffiziali; e contravvenendo alla prescrizione, tornati al convento venivano posti in torre (1) per tre mesi, per ordine del gran maestro. Non era lecito ai soldati di passeggiare per la corsia invece di starsene alla propria balestrieria, e cadendo in trasgressione, erano messi ai ferri a beneplacito dell'ammiraglio. Ogni qualvolta la galera capitana avesse chiamato a se una lancia questa doveva tosto farsi ai suoi ordini, sotto pena di quindici bastonate e sei paoli di multa per chi la dirigeva quando avesse fatto vista di non intendere. Quei marinai che vendevano gli oggetti del proprio vestiario, ove fossero scoperti, la prima volta, incorrevano nella pena di cento bastonate sul dorso e cento sul ventre, e la terza in altra pena severissima ad arbitrio dell'ammiraglio. D'altra parte se la legge puniva con tanta severità l'azioni riprovevoli, con egual giustizia anche nel regolamento della nostra marineria, premiava altresì le degne d'encomio. Ondechè all'arrembaggio d'una nave avversaria, il primo dell'equipaggio a saltarvi sopra, riceveva di premio quindici scudi, il secondo dieci, il terzo sei. Sbarcando su terra nemica per metterla a sacco, quelli che avessero condotto a bordo schiavi maschi, conseguivano in ricompensa

(1) Probabilmente la torre ove il conte Ugolino della Gherardesca fu condannato dai Pisani a morire di fame, perchè questa era un'appartenenza del Convento dei cavalieri.

ducato cinque e se femmine ducati tre. A coloro però che avessero portato oggetti d'oro e d'argento o altre preziosità, veniva accordato il 10 per cento della loro valuta (1). A chi avesse scoperto un legno nemico in tempo di giorno toccava scudi cinque, se di notte si raddoppiava la posta, pagandogliene dieci.

Ma questa macchina si ben congegnata in tutte le sue parti del nostro guerresco navile, richiedeva una mente ardimentosa e sagace, che avendole familiari tutte, le sapesse mettere in azione veramente nel concetto dell'istituzione e cotal mente il granduca seppe trovarla nel cavaliere Iacopo Inghirami da Volterra, da lui creato ammiraglio della sua squadra fin dal 1601. Imperciocchè sotto il comando di tanto abile ed impavido marinaio (2), che stette per Ferdinando, quantunque in diciottesimo, quel che era stato il famoso Ariadeno Barbarossa, per il gran Solimano, le nostre navali forze divennero le meglio esercitate del Mediterraneo, nel corso, e terrore degli infedeli per le tante ed importanti fazioni trionfate contro di loro. E valga per tutte, la conquista di Bona, piazza fortissima delle coste settentrionali dell'Africa, che attaccata dai nostri prodi cavalieri nel 1607 fu loro data d'espugnarla dopo sei sole ore di combattimento trucidandovi 450 infedeli tra Mori e Turchi, acquistandovi 16 bandiere e mettendo alla catena da

(1) Archivio Centrale di Stato, c. Stroziane, Biza 154, a c. 163.

(2) Ecco il carattere che porge di questo egregio gentiluomo il ricordato monsignore Girolamo Sommaia: Uomo assegnato, non avaro, taciturno, rarissimo nella carica, cioè d'ammiraglio, sendo buon soldato, ottimo marinaio, prudente, buonissimo cristiano e con molte altre dotiquisite. Sommaia, Schede MSS. tom. II, a c. 119.

2000 schiavi (1). Ed ora rispetto a questa ed altre gloriose imprese che resero la bandiera toscana riverita e temuta in tutto l'Oriente, e n' agguerrirono per modo la nazione, che nessuno in quel tempo avrebbe osato appuntarla d'imbelle ed avara come si è fatto in altri tempi (2), noi conveniamo pienamente coll'istoriografo della medicea dinastia, Riguccio Galtuzzi che esse fossero la necessaria sequela d'un desiderio di maggior gloria di quella che giornalmente s'acquistavano nell'allontanare i pirati dal Mediterraneo. Ma noi non andiamo del pari d'accordo che tal brama lor venisse ispirata per processo galvanico dagli uffiziali francesi ed inglesi, che li dirigevano in quei combattimenti stimando invece che il loro valore n'andasse debitore soltanto ai propri successi. Senonchè piacque a Dio che l'ottimo principe che già gli aveva sì energicamente promossi non dovesse più oltre seguitare ad insuperbirsene, perocchè ei cessò di vivere un anno appresso della strepitosa vittoria riportata dalla stefaniana milizia contro i Turchi tra il capo Celidonio e Rodi che l'aveva coronate tutte (3).

(1) La conquista di tutte queste piazze militari dell'Africa settentrionale, gli stefaniani cavalieri allor l'ottennevano per lo più col petardo, rompendone e apezzandone con questo pezzo le porte che per essere il tratto men solido delle mura, succedeva perciò che la maggior parte dei colpi del nemico venissero imberciati contro di loro.

(2) Balbo, *Sommario della Storia d'Italia*, ediz. 10^{ma} Firenze 1836 pag. 265, 451-52, 471-73.

(3) In questo naval conflitto i cavalieri di S. Stefano presero ai Turchi nove legni da guerra, cioè: due galeoni, quattro caramasali, tre germe e fecero loro schiavi 700 di quelli infedeli, ed altrettanti ne trucidarono. La preda fu ricchissima, narrandosi che il gran-duca confessò al re di Francia oltrepassasse i due milioni di ducati.

Monarca di severi costumi, grave, perspicace, prudente, di fermi ed assoluti propositi, ma tutti volti al bene de'suoi popoli, ei volò all' amplesso di Dio col loro pianto, che poi non ebbe più freno allorchè seppero che dall' umano e provvido principe, era stato decretato, coll' ultimo volere, che il sontuoso valsente di cinquanta mila scudi, assegnato ai granduchi, pei loro funerali fosse invece erogato ad aumentare il fondo da lui destinato a dotare povere zittelle. Sotto il suo regno la nostra marineria annoverava 10 galere con una squadriglia d'altri legni, gli uni coi colori del granduca, gli altri con quelli della granduchessa Cristina di Lorena. Cinque anni avanti la morte di Ferdinando (1604) il numero dei galeotti che prestavan servizio nelle nostre galere e nei loro stabilimenti, era il seguente:

	Forzati	Schiavi	Totale
Capitana	161	153	314
Padrona	149	121	270
Fiorenza	129	96	225
S. Maria	141	110	251
La Siena	126	115	241
Pisana	95	91	186
Livornina	114	86	200
Galere vecchie	294	283	577
Schiavi di dette nel-			
l' arsenale di Pisa	—	67	67
Schiavi della Fiorenza	—	8	8
Schiavi della Santa			
Maria	—	10	10
Schiavi della Pisana	—	6	6

Segue . . 1209 1116 2355

	Riporto . .	1209	1146	2335
Schiavi della Siena	—	4	4	
Schiavi ai forni	—	57	57	
Forzati e schiavi				
allo spedale	59	58	117	
Schiavi in servizio				
allo spedale	—	9	9	
Convalescenti	34	27	61	
Schiavi infermieri	—	3	3	
	1302	1304	2606	(1)

Successo a tanto lagrimato principe il figlio primogenito Cosimo (1609), egli pure come il padre volle porsi ad accrescere e perfezionare la marineria, ben argomentando che per questa forza pubblica dello stato oltre al venire assicurata la difesa delle nostre coste e della nostra navigazione dalle depredazioni dei ladroni infedeli, con quelle che i cavalieri facevano alla lor volta a danno di costoro, se ne avvantaggiava il tesoro dell'ordine e quello dei particolari. Sotto il suo regno la nostra marineria ottenne in ispecie gran rinomanza per le sue costruzioni, narrandosi che i galeoni che Cosimo faceva costruire a Livorno ed a Portoferraio, venivano reputati i migliori che solcassero il Mediterraneo. Il granduca n'usava costantemente due pel trasporto delle mercanzie e per iscortare i piccoli legni nel loro corso ordinario da Livorno alle coste del Portogallo e della Spagna. Eccellenti sopra-

(1) Archivio Centrale di Stato, carte Stroziane, filza 154. a c. 392.

tutto per tener netto il Mediterraneo dai pirati, il re di Spagna aveva proposto al granduca d'unirsi seco per stabilire un corso regolare da Gibilterra fino a Livorno. Ma volendo il principe nostro che la convenzione fosse stabilita sulla base, che due delle nostre navi potessero andare a fare il traffico in America, e non acconsentendovi quella avara maestà volendone per se sola l'esclusivo ed incivil monopolio, il trattato rimase senz' effetto. La nostra squadra che anche sotto questo regno seguì a segnalarsi per le sue marittime e terrestri imprese, si componeva di 10 galere con altri legni minori ed era sormontata da 2544 remiganti cioè 1661 schiavi, 814 forzati e 69 buonevolgie (1) e costava alla religione di S. Stefano 130 mila ducati all' anno detratti dalle sue entrate ordinarie e dai benefici del corso (2).

Ma passato anche Cosimo (1621) e successo ad esso il figliuolo primogenito Ferdinando, la nostra marineria corse grave pericolo di rimanere abolita per questo fatto. Il suo permanente corseggiare contro i Turchi stimandosi dai nostri popoli come l'unico ostacolo a concludere con quei barbari una durevol pace per poter riattivare nei loro porti quel traffico che ivi essi facevano dapprima, espressero al principe il desiderio che venisse soppressa facendogli intendere che per essersi allora la Porta rappacificata coi principali potentati della cristianità, essa non poteva esser considerata dalla nazione che come uno stromento di fasto anzichè di pubblica utilità. Ma il granduca non credendosi autorizzato a

(1) Archivio Centrale di Stato, carte Stroziane, filza 154 a c. 69.

(2) Gailuzzi, Storia del Granducato di Toscana, tom. III, lib. VI, pag. 383.

sopprimere un'istituzione che di tanto aveva accresciuta la potenza e la gloria della sua stirpe per gli eminenti servigi resi al paese ed a tutta la cristianità, pensò invece di trovare un espediente onde rimuovere la causa che la rendeva sì esosa ai suoi sudditi. E quest' espediente lo rinvenne facendosi comprendere nel trattato di pace stipulato nel 1664 tra l'imperatore Leopoldo d'Austria e la Porta. Perocchè stante il medesimo, fu dato alle navi della nostra marineria mercantile, coperte dall'imperial bandiera, d'entrare a trafficare liberamente nei porti della Turchia (1) senza che più glielo impedissero le accuse che si facevano contro la marineria militare. Passato tra i più anche Ferdinando (1670) la marineria stefaniana, che allora annoverava sei galere e due galeazze, seguì con maggiori o minori gloriose vicende il suo brillante stadio sotto gli augusti successori del predetto principe Cosimo III e Giovanni Gastone (1723). Ma estintasi la medicea dinastia con questo principe per non aver lasciata prole maschile, e venuta a reggere la Toscana la dinastia austro-lorenese, piombò finalmente sulla marineria stefaniana il fatal ferro di Damocle, che siccome già accennammo, stava sospeso sulla sua cervice fino dall'antipenultimo dei medicei regnatori. Imperciocchè nel 1748 la reggenza che in quel tempo ci governava a nome dell' assente principe, volle e ordinò il completo e definitivo disarmo di tutte le galere, adducendo che per la pace conclusa dalla Toscana colla Turchia veniva a cessare naturalmente lo scopo della loro istituzione. Nè noi ci prenderemo la briga di

(1) Galluzzi, Storia del Granducato di Toscana, tom. IV, lib. VII, pag. 205.

censurare la misura presa da quelle eccellenze in quanto che una tal provvidenza veniva in esse giustificata non solo da una ragione politica, che era la pace coi Turchi, ma anche da una ragione d'arte. Quando si voglia attentamente considerare che il perfezionamento delle artiglierie avendo appunto in quel tempo introdotto nel navali conflitti una tattica novella, e questa tattica non affacciandosi per niente alla costruzione delle galere in genere n' emergeva per necessaria sequela che le stefaniane nostre, se non allora, certamente in appresso, anche tra noi sarebbero divenute mobili da museo. Se non che scrittori, d'altra parte gravi e sapientissimi, ci fanno intendere senza però dichiararcelo con formate parole che la marineria degli stefaniani cavalieri meglio sarebbe stato che non fosse mai esistita perchè anche quando le sue imprese avevano il favore dell'opportunità non produssero che frivole e sterili glorie al rimpetto dei danni che esse recarono al nostro commercio nel Levante. Ma quest' accusa, noi lo dichiariamo francamente, non ha per noi peso che valga; pure, ponendo mente che non solo all'epoca dell'istituzione dei cavalieri di S. Stefano ma anche avanti, il nostro commercio col Levante per la poca sicurezza che godevano colà i nostri mercatanti, non aveva per la Toscana veruna importanza come sta evidentemente a dimostrarcelo la meschina cifra de' nostri banchi in Pera, che nel 1554 non sorpassavano il numero di quattro (1). E questo fia suggel che ogni uomo sganni su gli addebiti che si son voluti dare ad un'istituzione che, avvertendo

(1) Galluzzi, Storia del Granducato di Toscana, tom. I, lib. II, pag. 383.

sempre però alla qualità dei tempi, formò uno dei maggiori titoli di gloria, di splendore e di prosperità che vantar potesse allora il paese nostro sotto il governo della medicea dinastia.

Narrati così gli ordinamenti delle principali marinerie militari dei popoli marittimi dell' antiche età e dei tempi del loro decadimento e di quelli che con maggiore esattezza di vocabolo si chiamano del medio evo fino al perfezionamento dell' artiglierie , adesso volgiamoci a parlar della lor tattica o modo di combattere nell' epoche suindicate, considerando così la milizia marittima sotto il duplice aspetto dell' istituzione e dell' arte.



PARTE SECONDA.

CAPITOLO I.

TATTICA.

In antico, l'invitto valore e la disciplina dei piccoli eserciti di terra, solevano ordinariamente trionfare dei grandi; e ciò perchè quest' ultimi ammettevano uomini senza numero, e per conseguente sforniti la maggior parte dell'anzidette qualità, che erano proprie dei primi. Ora, a noi sembra che il medesimo avvenisse nell'armate navali; sapendosi che le quinqueremi dei Latini, e d'altre nazioni che allora più si levarono in fama per la potenza della loro marineria militare, non contavano fuorchè 120 uomini d'eletti combattenti, mentre a ben 300 ascendeva il numero dei remiganti (1). Ora questo sistema di tener arme anche in mare con forze di sì lieve momento, non prendeva d'altra parte argomento che dalla natura di quell'armi e di quelle battaglie medesime. Infatti per quel troncar di funi da timone eolla scure; per quel tagliar di vele colle falci; per quello spezzar di remi a fine di render alle navi impossibile il muoversi (2) ed altre maniere

(1) Delle differenze politiche fra i popoli antichi ed i moderni, parte prima, la guerra, libri tre d'Andrea Zambelli professore di scienze e leggi politiche dell'Università di Pavia, vol. I, pag. 45.

(2) Questa manovra richiedeva nei remiganti la massima destrezza avendo per iscopo di rilevare indentro i propri remi nel punto in cui il loro naviglio lanciato con impeto spezzava quello del nemico.

d'offese che, senza svolger di carte, posson leggersi in Tucidide, in Vegezio ed in tutti gli altri storici che scrissero dell' antica milizia; occorreano legni di leggiera e svelta costruzione, e quindi non atti a sopportare il peso d' un gran materiale nè d' un gran personale da guerra. Del che di leggieri andrà convinto chi ponga mente che questo peso avrebbe renduto malagevole quella continua vicenda d' assalti e ritirate, di volte e rivolte nel che allor consisteva tutto il magistero di quei navali conflitti dipendendone quasi unicamente la vittoria. Vuolsi pure accennare che, per tal foggia di combattere, il vento (il cui studio è di tanta importanza pei moderni piloti, che tutto debbano sperare tutto temere da esso) non era nè il primo nè il maggior pensiero degli antichi sendochè invece quest' elemento tornasse a questi dannoso, quand' anche i suoi fiati secondo le apparenze, spirato avessero propizii. E valga il vero anche il vento quando spirava in poppa alle lor navi, accadeva che le vele, le quali se gli dovevano dispiegare in faccia per raccogliarlo, presentassero di per se stesse una troppa lata superficie, e con ciò pure un ostacolo a tutte quelle evoluzioni che si dovevano eseguire colla velocità della folgore ond' è che per rimediare ad inconveniente siffatto, facevano del vento le veci, le robuste braccia dei remiganti; i quali per quanto era nelle loro forze, disdegnando di rendersi schiavi dei suoi capricci, facevano camminare il legno or sopra or sotto di esso, e spesse volte eseguivano un movimento medesimo, nell'una e nell' altra maniera. E questo ce lo afferma l'autorevole Vegezio, narrandoci che la nave liburna, non per soffio di vento, ma per sospingimento di remi percuoteva l'i-

nimico e ne schivava i colpi; nella qual bisogna le braccia dei remiganti e l'arte di chi era preposto al governo del timone erano gli strumenti più efficaci a conseguir la vittoria (1). Ora, un tal passo del più dotto fra gli scrittori dell' antichità sulle cose di guerra, ci persuaderà maggiormente quanto a tal foggia di combattere dovevano più acconciarsi le navi sottili che le grosse. Le navi grosse infatti con penosi sforzi dalla ciurma sospinte, mal s' affacevano alla velocità e speditezza di quei movimenti: ed all' infuori delle travi ferrate a forma d' antenne, colle quali sparavano e mandavano a fondo i legni ostili; e delle torri e propugnacoli quali vi lanciavano dardi ed altri proiettili; esse non recavano altro pro agli svariati molteplici servigi di tali pugne che per l' uso allora universale dei remi si commettevano a fior di marina senza che, codeste navi combattendo in gran numero, non potevano fare a meno d' intricarsi ed urtarsi fra loro; per il che veniva a scemarsene la efficacia e la rapidità dei colpi e quindi la probabilità della vittoria, che appunto per questo arrideva per solito ai legni sottili come più acconci per la loro leggiera e disinvolta forma d' assalire di prora e di fianco quelle goffe ed intricate moli, vogando più rapidamente, e più rapidamente ritirandosi e tornando alla carica (2). Confortiamo con degli esempi tratti dalle istorie la nostra asserzione.

Prima della battaglia d'Artemisio (ce lo narra Erodoto), i Greci stavano in forse d' affrontare l' armata navale dei Persiani, essendo questa superiore alla

(1) Delle differenze politiche ec., vol. I, pag. 46.

(2) Delle differenze politiche ec., vol. I, pag. 46.

loro, così di navi come di genti e di bellici ordigni; ma spintivi dagli eccitamenti di Temistocle, si decisero di venire alla battaglia. Nella quale i Greci non ostante l'inferiorità delle loro forze, batterono e volsero in fuga i Persiani non peraltro (secondochè ci narra Pindaro), se non che per la stessa grandezza e moltitudine delle loro navi, le quali davano a se stesse impaccio per l'urtarsi che a vicenda facevano. La battaglia di Salamina, la quale fu combattuta in appresso, e che, secondo Plutarco, fu lo scoglio fatale in cui si franse la smisurata potenza dei Persiani è una riprova di quanto abbiamo esposto. Nulla giovò infatti alla squadra di Serse d'esser composta del fiore dei marinai della Fenicia, di Cipro e d'altra gente di famigerata perizia nelle cose nautiche: chè quel vanitoso e superbo regnante ben dovè accorgersi ancora in quelle acque quanto la disciplina e il valore di quei pochi Greci, ed il loro non considerevole navile avessero la prevalenza sul numero delle soldatesche e la mole enorme dei suoi legni. E a dimostrare anche meglio la verità dell'esposte cose richiameremo alla memoria dei lettori l'assedio di Rodi già intrapreso da Demetrio di Falera. Questo principe figlio d'Antigone re della Siria, guidato aveva sotto quella città un'armata di 200 vascelli, con 40,000 combattenti; 160 navi da trasporto, e molte scialuppe armate di catapulte ed altre macchine. Ebbene: a malgrado di tutti questi apparecchi di navi, di genti e di bellici ordigni, non fu dato a quel Poliorcete (che suona espugnatore di piazze) di espugnar Rodi; la quale co'suoi leggieri e pochi legni, ed il suo piccolo ma valoroso esercito gli resistè un intero anno, e con tanto favore della

fortuna, da costringerlo infine a sottoscrivere con quell'eroica popolazione una pace, a dir vero, non troppo gloriosa per la sua corona. La battaglia d'Azio ci dimostra anche in modo più convincente quanto i piccoli e leggeri legni prevalessero su i grandi e pesanti in ogni navale conflitto. Ci narra dunque Floro, quanto a questo memorabile fatto d'armi, che le navi d'Antonio eran costruite con sei a nove ordini di remi, e che da questo s'argomentò precipuamente la sua disfatta, in quanto che le navi d'Ottavio per avere i palchi più bassi, potevano meglio prestarsi ad ogni maniera degli in allora usati volteggiamenti. Le districate e celeri liburni, dice Vegezio a proposito di quella battaglia, investendo da ogni banda gli ampi legni che volteggiavano a stento, acquistarono a chi n'era al governo lo imperio del mondo (1). Importa qui anche il considerare che pei modi d'offesa e di difesa che allora s'usavano nei navali conflitti, un combattimento marittimo, mediante l'abbordaggio, trasmutavasi bentosto in un combattimento terrestre; massime dappoichè il romano console Duillio, nella lunga guerra contro i Cartaginesi, al colpirl dei rostri con cui si foravano e mandavano a fondo i bastimenti sostitui quello dei terribili corvi (2).

Dotato questo grand'uomo di singolare perspicacia nelle cose guerresche, ben s'era accorto che se i Romani, per il loro invitto valore, eran superiori a tutte l'altre nazioni nelle fazioni di terra; d'altro

(1) Delle differenze politiche ec., vol. I, pag. 48.

(2) Erano questi dell'antenne di tre braccia infisse sulla prora del bastimento con una carrucola dalla quale pendevano delle tavole armate di punte di ferro per piantarle sul legno nemico.

canto, per la loro profonda ignoranza delle navali manovre troppo era incontestabile la loro inferiorità nelle guerre di mare. Per rimediare dunque a tale inconveniente, e renderli del pari valenti in ambedue, senza che per verun altro conto il loro amor proprio vi scapitasse, da quel meccanico insigne che egli era, ne venne a capo colla invenzione dei corvi, perfezionamento dei delfini dei Greci: avvegnachè con tali macchine dopo un breve volteggiare e tirar di saette s'accostavano le nemiche navi alle proprie, e gettato un ponte tra l'une e l'altre, combattevasi non altrimenti che in terra ferma (1). Nè Duillio al certo poteva trovare miglior espediente per provare ai Cartaginesi che anco sui flutti il valore dei Romani, non sopportava paragone: talchè superati da questi le forze dei loro emuli a Milazzo, ad Ecnomo, ad Ermea ad Egusa, per la costanza di sì prosperi eventi imposero al fine ai vinti sì dure condizioni di pace, che essi soli rimasero i padroni dell'infido elemento e il *dellenda Carthago* già minacciato dall'ira di Roma diventò un fatto compiuto.

Le battaglie navali degli antichi (ce lo afferma Napoleone) non erano altro che combattimenti di piè fermo ed i veterani romani, i più valorosi di tutti gli uomini, erano quasi sempre sicuri di vincere in terra ed in mare (2). La tattica navale del già nominato

(1) Delle differenze politiche ec., vol. I, pag. 49.

(2) Legrand d'Aussy negli stessi mezzi d'offesa e difesa scorge egregiamente questa perfetta rassomiglianza, accennata dal grande imperatore, tra il combattere a terra e sul mare degli antichi. Nei combattimenti marittimi, egli dice, i mezzi d'offesa e difesa impiegati sulle navi da guerra erano gli stessi delle città fortificate. Le

imperatore Leone il sapiente, in cui si riscontrano a meraviglia i precetti di Tucidide e di Vegezio, ne rende accorti che ben anche nei bassi tempi si mantenne in essere quest'ordine medesimo di cose. Perocchè anche allora si seguì il sistema di navigare con piccoli e leggieri legni, spinti innanzi non con altra forza che con quella dei remi: anco allora si vide la decisa prevalenza che questi avevano sul numero e la mole dei grandi, ove pongasi mente alle 80 navi di Costantino che rompono le 200 di Licinio; al re Totila che volge in fuga una flotta romana capitanata da Demetrio uno dei più esperti ammiragli dell'impero di Bisanzio; ai Saraceni, che, sull'ascendere della loro potenza, dis fanno nell'acque della Cilicia la flotta dell'Imperatore Costante (1). Nè in altro modo procedè la cosa nell'età di mezzo che il breve e leggiero navile dei Veneziani, dei Genovesi e dei Pisani nostri, riuscì per l'ordinario vittorioso dai più fieri conflitti contro le formidabili armate dei Greci, dei Saraceni e dei Mori, sì nel Mediterraneo, sì nel Mar Nero e in tutti i mari là dove occorreva che si mostrasse a difendere la propria o l'altrui bandiera. Un esempio dimostrativo rispetto ai secondi dei ricordati popoli cioè dei Genovesi, serva d'appoggio al nostro asserto.

Su i primordi del Secolo XIV (1304) la città di

fortezze venivano fabbricate con delle porte strette e le mura merlate per la difesa del presidio, ora nella stessa guisa e per lo stesso oggetto le navi da guerra erano costruite coi fianchi muniti di merli e del pari l'impadronirsene si rendeva difficile non tanto per gli angusti accessi quanto per le balestre delle quali essi erano armati, imperocchè lanciavano grosse pietre e quadrella contro gli assalitori.

(1) Delle differenze politiche ec., vol. I, pag. 51.

Zieric-Zee nella Zelanda, si trovava assediata da Guido Dampierre conte di Fiandra, il conte d'Hainault e d'Olanda a cui essa apparteneva non avendo forze bastanti per liberarla chiese l'aiuto di Filippo il Bello re di Francia. Questo monarca udito il caso, come alleato, gli inviò tosto 20 grosse navi e sedici galere genovesi capitanate dall'ammiraglio Ranieri Grimaldi (1). Il conte di Fiandra saputo l'arrivo in quell'acque dell'armata franco-ligure lasciò dinanzi a Zieric-Zee 10 mila uomini e salito a bordo della sua flotta, stanziata all'imboccatura della Schelda e composta di 80 navi grosse mosse in cerca dell'inimica. Riscontratesi le due armate s'appiccò la zuffa ed il Grimaldi ordinò tosto l'arrembaggio dell'avversaria ben conoscendo l'espertissimo marinaio, quanto i suoi legni per la loro facilità a muoversi da ogni banda dovessero riuscire per incanto in tal modo di combattere. E già le leggiere e sottili galere genovesi non impedito dalle grosse e pesanti navi di Guido li volteggiavano attorno e s'accingevano ad aggrapparne le torri, quando i Fiamminghi atterriti da quella foggia di combattere ad essi pressochè ignota deliberarono di salvarsi in fuga nell'acque della Schelda ma il vento li respinse addietro. Allora l'ammiraglio genovese ricominciò più fiera ed accanita la pugna e riconosciuta dalla bandiera la nave

(1) Questo celebre marinaio fu il primo genovese che condusse navi da guerra di questa repubblica nell'acque dell'Oceano. Entrato al servizio di Filippo il Bello nel 1304 s'ebbe da questo principe la carica d'ammiraglio di Francia e durante il suo impiego con segnalate prove d'invitto valore contro i nemici di lei, loro mostrò che il valore italiano non era un mito. Di quest'illustre casata furon pure famosi ammiragli di quel regno, Carlo Grimaldi e Lanfranchino suo figlio.

di Guido la fece attaccare da quattro galere che tosto essendo riuscite ad impadronirsene in un con altri legni, il rimanente della atterrita squadra si disperse e questa sconfitta levò l'assedio di Zieric-Zee.

Nè temeremo d'uscir di carreggiata coll' accennare altresì come la stessa notevole differenza tra le cauzioni pecuniarie che si esigevano dai governi delle nazioni marittime di quell'età dai padroni delle navi che andavano a stanziare nei loro porti, onde non recassero molestia a quelle dei loro alleati, provino ad esuberanza quanto allora nei navali conflitti si facesse più conto dei leggieri e sottili legni che dei grossi e pesanti. Infatti per citarne un domestico esempio accenneremo che a Genova il famigerato statuto della Gazaria stabiliva che le cocche o grosse navi della portata di 1500 tonellate dovevano depositare per garanzia sole lire 1000 genovesi ovechè le galere più celeri nel loro cammino e rapide nelle loro evoluzioni, erano tenute a depositarne sino a 5000 (1). Ora l'essersi adottato l'uso di tal nostra fabbrica di legni dall'inclita religione di Rodi, dallo impero germanico, dalla Francia, dalla Spagna, le quali stimasi le facessero costruire o ne imparassero la costruzione dagli stessi nostri marangoni è una prova infallibile di quanto dicemmo della costoro eccellenza. Nè noi dobbiamo far le meraviglie se le città anseatiche e gli armatori danesi non seguirono l'esempio di sì nobili e possenti corone; avvegnachè l'orche di quelle ed i leggieri navigli di questi non differissero in cosa alcuna dai no-

(1) *Impositio officii Gazarie Monumenta historiae patriae leges municipales*, pag. 362, *Augustae Taurinorum*.

stri (1). Oltracciò le galere pescando naturalmente poco, erano attissime aglì sbarchi: i quali in quell'età del valore e delle cavalleresche avventure, accadevano più di frequente che nella nostra. Ora a ciò porgeva anche occasione la natura di quelle macchine militari, che non avevano di per se stesse la importanza delle odierne batterie; laonde non era d'uopo ridurle, come oggi si pratica nell'impossibilità di nuocere colle fiancate delle nostre navi di linea, prima d'operare lo sbarco stante che allora gli assalitori dopo aver allontanato il nemico dalla spiaggia con qualche colpo di balestra o di frombola, saltavano giù dalla nave, e muovevano arditamente contro di lui a bandiere spiegate, provvedendo a tutto il resto il loro indomito valore (2). Così i Normanni di cui le gesta ponno paragonarsi alle vittorie dei Portoghesi su i principi dell'Indie Orientali sbarcarono non più che in numero di 300 nella forte e florida Messina. Così 700 di questi prodi disfecero in Enna 15 mila Arabi capitanati da Ali-Ben-Naamh. Oltrechè facilitava anche assai e rendeva in quel tempo assai frequenti le sorprese di tal genere, l'essere allora poche e manchevoli le comunicazioni tra popolo e popolo; per il che non di rado avveniva che, per difetto d'opportuni avvisi e di spie, una piazza rimanesse presa innanzi che si trovasse in grado di difendersi. Nè, finalmente, la povera nostra penna lascerà d'avvertire, come a tal fato fossero in quei tempi serbate le città per difetto di numerosi e stanziali eserciti, onde gli assalitori temer dovessero un

(1) Delle differenze politiche ec., vol. I, pag. 56.

(2) Delle differenze politiche ec., vol. I, pag. 58.

grande spiegamento di forze dalla parte degli assaliti : quando però non voglia opporsi a questo proposito , che anche in tal caso non altrimenti sarebbe passata la bisogna , se non che a seconda di quanto si è dianzi accennato intorno alla prevalenza degli individui sulle masse ; e l'essere le milizie di terra e di mare quasi una cosa stessa , sicchè anche allora la prodezza del minor numero trionfato avrebbe del maggiore.

Avendo così toccato rapidamente , in quel modo che per noi seppesi delle verità strategiche sino ad ora spiegate , passiamo adesso a dire come il trovato delle tremende artiglierie facesse cambiar d'aspetto non che la guerra terrestre , ma quella ancora marittima. È facile il comprendere che venute in uso queste novelle potentissime armi da trarre , le navi sottili non essendo più capaci d'opporre una valida resistenza alla lor forza invincibile di prolezione convenne servirsi delle grosse ; le quali , per sopramercato , non avendo proporzione colla forza dei remiganti , si stimò del pari indispensabile il farle camminare col solo presidio delle vele. Nè a tale effetto bastando le latine , a queste vennero sostituite le quadre ; le quali per essere in maggior numero , e quindi raccogliere una maggior copia di vento s'affacevano assai più alla novella dimensione dei legni. Quindi ancora il tagliare delle funi e delle vele colle falci e colle scuri , le spronate , gli abbordaggi e tutte l'altre foggie del combattere antico ; a nulla più valsero rimpetto al fuoco sempre ben nodrito , sempre ben desto della moschetteria , dei cannoni , degli obici , e da ultimo delle caronade con i quali le grosse naviolgevano in fuga e mandavano di traverso o sconquassavano qualunque

nave che avesse osato accostarvisi senza recare il loro stesso formidabile armamento (1). Quindi è chè per soffogare quel fuoco distruggitore, altro compenso non eravi fuorchè d' opporgliene un altro maggiore. Quindi un maggior numero di navi, di genti e di bellici ordigni, quindi il ridurre a lettera morta la sentenza di Vegezio, che era l' assioma fondamentale delle antiche guerre, che, cioè, *in certamine bellorum exercitata paucitas ad victoriam promptior est* (2). In virtù, dunque, di questo novello andamento di cose, se per lo innanzi erano stati felici strumenti di vittoria le volte e rivolte, i celeri e svariati movimenti, la muscolare forza degli uomini ed il coraggio impetuoso; allora ne tennero le veci il coraggio della rassegnazione, il metter fuori d' azione la maggior somma possibile delle forze dell' inimico, e lo spiegare contro le rimanenti, ma congiuntamente e con discernimento, la maggior quantità possibile delle proprie (3). Se non che, giova anche avvertire, che tutte queste variazioni nella tattica navale antica, non si compierono se non quando le artiglierie furono condotte al loro debito perfezionamento, giacchè per lo innanzi troppo eran rozze e grossolane per poterne sperare effetti simili a quelli che di sopra abbiamo enumerati. Ed in verità nei secoli XIV e XV, che si contraddistinguono per la invenzione delle novelle armi da trarre, ben davano segno dello stato manchevole della scienza quelle bombarde, quelle spingarde, quegli archibugi o

(1) Delle differenze politiche ec., vol. II, pag. 9.

(2) Nella prova delle guerre, l' esercitato valore dei pochi è il più acconco alla vittoria.

(3) Delle differenze politiche ec., vol. II, pag. 11.

schioffi che in allora si fabbricavano, in quanto che questi pezzi non avevano se non palle di pietra, le quali, oltre il fare minor passata di quelle di ferro, invece che a rompere, più spesso andavano a rompersi. Canne poi, che non offrivano miglior derrata, accadendo sovente che scoppiassero, con la morte dei circostanti; e ciò non tanto per la loro mala costruzione, quanto per la poca perizia del bombardiere nel porre la polvere alla solidità del metallo; senza che la loro smisurata lunghezza, trattenendovi dentro la palla anche dopo l'accensione della polvere, accadeva del pari, che quel rimanente della canna rallentava e ritardava conseguentemente il moto del proiettile (1). Sostituiti, nel secolo XVI, nelle navi da guerra alle bombarde ed alle spingarde i falconetti, le colubrine ed altre bocche da fuoco del tempo (2), quest'armi eziandio presentavano gli stessi inconvenienti dell'altre, i quali si rinnovarono ancora nei cannoni, nella moschetteria e nelle bombe del Secolo XVII. Ora, da quanto abbiamo toccato intorno a questa difet-

(1) Delle differenze politiche ec., vol. I, pag. 167.

(2) Tutti questi pezzi d'artiglieria venivano situati pel consueto nella corsia delle galere sopra ceppi o affusti, senza ruote né verun altro impedimento, sì da banda come per di sotto. Ed all'oggetto che la rinculata del pezzo non offendesse l'albero della corsia si doveva aver l'avvertenza d'armarlo d'un buono stramazetto fatto di gomene ben legate insieme, e lo stesso sistema doveva praticarsi rispetto a qualunque altro legno vicino al proiettile. Però è da notarsi altresì che questo sistema di situare dette bocche da fuoco sopra i legni sottili o a palamento variava assai, attesa la lor costruzione, pei legni grossi o a vela, in quanto che il pezzo invece di incavalcarlo sopra un ceppo senza ruote s'incalcava sopra un ceppo munito di ruote fatte d'un pezzo di tavolone, ben cerchiato di ferro e con buone lame e spranghe dello stesso metallo.

tiva condizione delle grosse e delle minute artiglierie (1), si spiegherà facilmente il perchè anche dopo il trovato della polvere da sparo si seguitasse a vincere e perdere a seconda dei sanguinosi abbordaggi; siccome ce ne fanno bella ed incontrastabile testimonianza le venete e genovesi galere, che appunto per la lor maestria in tal genere di raffronti se ne valsero contro i loro nemici Gustavo Vasa il rigeneratore della Svezia ed altri possenti monarchi dell'Europa (2). Nè solo per questi arrembaggi erano considerate le galere nostre, ma anche i leggieri e sottili legni dell'altre nazioni, sapendosi che nelle lunghe e sanguinose guerre tra gli Spagnoli e gli Olandesi ai tempi che questi avevano scosso il giogo di quelli, i leggieri bastimenti degli Olandesi, d'una costruzione congenere a quella delle nostre galere avevano costantemente trionfato delle grosse navi dei loro fieri e possenti nemici (3).

Ora quel che era accaduto per questa imperfezione delle nuove armi da trarre in quanto ai navali combattimenti, avvenne pure rispetto agli sbarchi, che seguirono frequenti e facili come per l'avanti, facendone di ciò ampia testimonianza gli sbarchi d' Enrico V re d' Inghilterra in Francia, e di Carlo V imperatore di Allemagna in Tunis, dei Turchi a Rodi ed a Cipro nel secolo XVI; e quelli dei susseguenti dei famosi Filibustieri nell' America spagnuola.

(1) Tanto infatti erano allora imperfette le artiglierie che, come afferma il Boismele oggi due de' nostri vascelli trarrebbero più colpi in due ore che non ne traessero allora due squadre in tutta una fazione.

(2) Delle differenze politiche ec., vol. II, pag. 36.

(3) Ivi, vol II, pag. 40.

Ne reca vaghezza di confortare con un esempio dimostrativo anche questa nostra asserzione narrando tra quest'ultimi sbarchi, lo sbarco operato da quei prodi francesi a Maracaibo.

Sorgeva questa nobil città in quella parte del continente americano, che si distende fino alla Vera-Cruz. Difesa da un ampio lago, e da un banco di sabbia e da un forte, fiancheggiato da numerosa artiglieria, gli Spagnoli s'affidavano che i Francesi non avrebber pensato d'attaccarla. Ma i filibustieri avvezzi ad operare prodigi in tal genere di fazioni, fecero ad essi intendere quanto si fossero ingannati; perchè, guidati dai loro capi, il Basco e l'Olonese, remeggiando per quell'acque sparse di scogli e di banchi, con pochi legni e poca truppa, arrivati alla spiaggia, sbarcarono arditamente a terra. Ove pugnando più colle spade che colle artiglierie ad onta del vano fulminar di queste dalla parte avversaria, s'impadronirono assai leggermente di quella fortezza e demolitala dalle fondamenta, occuparono tutta la città, facendo duramente sperimentare ai loro superbi nemici quanto tuttavia, in ogni ragion di guerra, le spade avessero di maggioranza sopra i cannoni e il personale coraggio sopra i tattici avvedimenti (1).

Se non che queste prove ebbero il loro fine quando nel secolo XVIII, stante l'applicazione allora fattasi delle fisiche scienze alle artiglierie, queste ebbero di tal modo a perfezionarsi, da diventare veramente acconcie ai loro terribili ufficii, ed operare in conseguenza, nella tattica navale antica quelle varia-

(1) Delle differenze politiche ec., vol. II, pag. 65.

zioni radicali che da noi già furono accennate. In quell'epoca memorabile infatti, le bombe acquistarono un'efficacia ed un'importanza che non avevano per l'avanti, per esser riuscito al francese Renaud, con un trovato della meccanica, d'adoperare sopra legni leggerissimi e di rapidissima evoluzione appellati galeotte a bomba, i mortal, non senza meraviglia dei periti dell'arte i quali stimavano che non si potessero usare fuorchè sopra un sostegno fermo ed immobile (1).

Allora pure, per opera della matematica, ai corti ed incerti tiri a scaglia furono sostituite le cariche a metraglia, che da presso e da lungi non falliscono il colpo. E similmente in quel torno, essendo cadute in discredito le granate, esse fecero luogo alle palle ramate o così detti angiolotti (2), di tanta maggiore efficacia, che giungono tal fiata non solo a tagliare il sartame, ma a spezzar gli alberi dei più grossi navigli. Olttracciò accortisi gli eccellenti bombardieri, che per la lunghezza dei cannoni rimanendo ingombre di troppo le grosse navi, e che perciò bisognava lasciare su i castelli esposti al fuoco dell'inimico gli alberi di gabbia ed i pennoni di riserva, si pensò fin d'allora di riparare ad un siffatto inconveniente col fonderli più corti e più massicci e leggeri ad un tempo (3). Ma il trovato, fra tanti che più d'ogni altro separò in quel tempo la tattica na-

(1) Noliamo per render giustizia a tutti, che gli Inglesi migliorarono d'assai questo procedimento col fare io goisa di poter tenere codesti pezzi montati a peroo per aver abilità all'occorrenza di volgeroe la bocca a dritta ed a sinistra e di bombardare alla vela.

(2) Palle attaccate l'una con l'altra mediante un ramo di ferro, e noo bisogna confonderle colle palle amate, così dette dagli ami, uocoi, che lovece erano palle per lacerare.

(3) Delle differenze politiche ec., vol. I, pag. 179.

vale antica dalla moderna, furono le carronade (1) immaginate a bella posta per fare in tutto sparire dai navali conflitti il tristo spettacolo dei sanguinosi abbordaggi. Perocchè accortisi i flemmatici e riflessivi Inglesi quanto la famigerata furla francese riuscisse felicemente in cotal maniera di raffronti, s'industriarono con tutto il loro ingegno per renderli impossibili. E nulla bastando a ciò le rapide e ben intese evoluzioni, nulla le spingarde dalle gabbie e dagli alberi, ne vennero alla perfine a capo con questa sorta di pezzi; i quali sia pure che presentino uno svantaggio nella minor gittata, questo svantaggio viene assai ben compensato dal loro grosso calibro; e l'inconveniente di non colpir da lungi, dall'essere lor dato di toglier dall'offese ogni più audace assalitore con gli spessi tiri d'enormi palle e di metraglia, i quali pongono in fuga e fanno gir di traverso qualunque nave che osi accostarsi a quei potenti mezzi di difesa (2).

Ove poi ne venga fatta inchiesta se con questa novella tattica riuscissero più dannosi gli antichi o i moderni conflitti, noi risponderemo ricisamente quest'ultimi. Infatti i furiosi tiri dei cannoni, degli obici e della stessa moschetteria splosa dalle gabbie, quali tutti chi più chi meno spargono lo strazio e la morte nell'odierne navi, massime se v'appiccano il fuoco, specialmente se il legno viri di bordo, non sostengono il confronto colle spronate ed altre foggie del combattere dei tempi andati. Oltracciò se in allora era dato ad una nave d'evitare il pericolo di tali offese mercè

(1) Cannoni corti che tirano palle d'enorme grandezza nominati carronade da Caron scozzese che ne fu l'inventore.

(2) Delle differenze politiche ec., vol. I, pag. 180.

Il valore dei combattenti, la destrezza dei remiganti e l'arte del timoniere, oggi in una nave di linea i soldati, il pilota, il nostromo ed il rimanente dell'equipaggio non potrebbero sottrarsi al fulminare delle batterie, dannose sempre, ma dannosissime ad un legno che stia manovrando, funeste poi se desso vlrì di bordo. Per il che di presente il capitano non potendo prevenire i danni che alla sua nave stanno per arrecare le offese dell'avversaria, non rimane altro espediente a minorarli che quello di valersi della sua perizia nello scegliere e mantenere gli ordini per forma che mentre egli combatte il nemico con tutto il suo potere, questi non possa danneggiargli il legno che nella minima parte secondochè già dichiarammo (1). Ma qui non ha sosta la enumerazione degli svantaggi che oggi presenta il nuovo modo di combattere di fronte all'antico. E vaglia il vero, in antico per l'uso costante dei remi, commettendosi necessariamente le battaglie vicino a terra là si potevano mettere in salvo i feriti e gli infermi mentre ciò oggi riuscirebbe sommamente difficile, se non impossibile, attesochè le artiglierie col necessitare le navi a vela necessitano conseguentemente battaglie d'altura. Ondechè il capitano non può provvedere alla salvezza di quest'infelici che coll'affidargli ai convogli di cui la scorta è una delle più importanti e gelose operazioni, richiedendosi in chi voglia incaricarsene una massima vigilanza, uno zelo, un'operosità a tutta prova onde gli affidati legni non si separino dal grosso della spedizione e siano preda dell'inimico (2).

(1) Delle differenze politiche ec., vol. II, pag. 23.

(2) Ivi, vol. II, pag. 24.

Se poi s'avesse anche vaghezza di domandarci qual gente dell'Europa ottenne la preminenza su tutte l'altre nella novella tattica, noi risponderemo del pari senza ambagi che questa nazione furono gli Inglesi. Imperciocchè nell'arte delle navali evoluzioni dalla cui perfetta intelligenza e pronta attuazione s'argomenta appunto questo nuovo modo di combattere in mare, egli è un fatto che gli Inglesi hanno conseguito il primato su tutti gli altri popoli non esclusi gli stessi Francesi, andandone debitori questi alteri isolani alla natura del loro temperamento più che a quella delle loro istituzioni ed altre occorrenze che si raccontano. Ed in vero la loro fredda intrepidezza, che altro nella sostanza non è che il coraggio della rassegnazione, quello che ricerca l'uso delle artiglierie (1), confacendosi a meraviglia al loro governo, fa ad essi abilità d'uscire pressochè sempre a bandiere spiegate negli attuali navali conflitti; mentre per lo converso, negli antichi, combattuti principalmente ad arme bianca, questo vantaggio nessuno lo contrastava ai loro emuli gloriosi; e ciò per il loro coraggio d'impeto, che viceversa tanto si confaceva all'indole dell'antiche mischie.

Se non che gioverà osservare, che la rivoluzione operata nella tattica navale antica dalle odierne così perfezionate artiglierie nel secolo decimottavo, era già stata come prenunziata nel secolo nono, dall'altra non meno importante scoperta del fuoco greco o marino. Infatti, l'uso di questo fuoco artefatto non lasciò che più potesse aver luogo nei navali conflitti, la semplicità delle antiche manovre, richiedendole invece

(1) Delle differenze politiche ec., vol. II, pag. 57.

più complicate e difficili. Imperciocchè il desiderio d'incendiare con questo combustibile la nave nemica e il timore che alla propria avvenisse lo stesso, richiesero in chi lo adoperava maggior sapienza e maggior calcolo di manovre. Lanciato infatti l'infuocato liquido, occorreva prontamente ritirarsi per non rimanere offesi da quello del legno avversario, o presentare alla sua azione distruggitrice, mediante un'accorta e rapida evoluzione, la parte meno offendibile del legno proprio; laonde ognuno ben comprende quanta maggior difficoltà presentar dovessero movimenti siffatti che il venirne tosto all'arrembaggio, tanto già reso agevole dai corvi di Duillio. È fuori di dubbio che il fuoco greco non fu da tanto da estendere la sua rivoluzione nella tattica navale antica fino a cambiare del tutto la struttura dei bellici ordigni, come fece in appresso l'uso delle moderne artiglierie; ma d'altra parte è innegabile che esso giovò a perfezionarla sapendosi che fino da quel tempo si pensò a migliorare i mangani e le balestre col render loro più vigoroso lo scatto e a più maestrevolmente calcolar la loro portata.

Per aver avuto questo fuoco nei navali combattimenti di quei tempi un'importanza eguale a quella della polvere da tiro, essendo già riuscito a salvare dal fanatico valore dei Saraceni (1) l'impero di Bisanzio, ed a sgomentare i nostri bravi marinai avvezzi a tutti i mari e pratici di tutti i navali artifizi; occorre dirne alquanto più distesamente.

La invenzione di questo fuoco attribuita a Callinico d'Eliopoli sotto Costantino Pogenato devesi invece agli

(1) Delle differenze politiche ec., vol. I, pag. 133.

antichi Persiani (1) e, secondo noi, più propriamente ai magi, ministri del loro culto, il quale consisteva nell'adorazione di quest'elemento nella sua primitiva e naturale condizione. Dai Persiani lo appresero i Romani, dai quali sembra che poi passasse ai Greci di Bisanzio. Secondo il Valturio codesto fuoco, composto di nafta o petrolio (2), trementina (3), e aceto forte veniva così manipolato: bagnavasi in quel composto della stoppa, dandole la forma d'un globo, e piantativi da ogni banda acutissimi chiodi, vi si lasciava un foro per farne uscire la fiamma, coprendosi poi tutto questo involucro con della colofonia (4) e dello zolfo. Le proprietà principali di questo fuoco erano, che scorrendo a guisa di liquido avevasi abilità con trombe e sifoni o tubi di rame di mandarlo di sopra in sotto; ond'è che non solo inalzavasi in linea perpendicolare, ma colla stessa forza abbruciava di costa e abbasso; ed oltracciò, l'acqua invece di spengerlo, n' aumentava l'attività (5). Abbiamo dagli storici, che quando i Greci di Bisanzio presero ad usarlo, i loro accorti imperatori, che soli avevano il segreto della sua composizione, lo tenevano gelosamente nascosto; ed a quelli che andavano a domandargliene, se la sbrigavano rispondendo loro che un angelo lo aveva portato dal Cielo (6). Ma questo sovrumano pre-

(1) Delle differenze politiche ec., vol. I, pag. 134.

(2) Bitume fluido diafano di color biseco giallastro.

(3) Liquido viscoso resinoso chiaro e trasparente che naturalmente o per l'ocisione esce dal terebinto, dal larice, dal pino e dall'abeto.

(4) Conosciuta comunemente sotto il nome di pece greca.

(5) Delle differenze politiche ec., vol. I, pag. 133.

(6) Libri, *Histoire de sciences mathematiques en Italie*, t. II, pag. 129.

stigio onde lo voleva circondato la loro politica col volger del tempo svani; perocchè i Mussulmani, avendo indovinato o scoperto gli ingredienti di quel combustibile, trovarono anche il modo di spengerlo con liquidi acidi e con sabbia, onde esso fin d'allora venne considerato come un'invenzione umana pari a tutte le altre. Secondo gli storici di Bisanzio, veloce al pari del lampo, rimbombante al pari del tuono, adoperavasi a bordo d'ogni dromone in gran sifoni, che armavano, siccome già accennammo, la prora di quei legni ed anche in altri di minor dimensione, che gli arcieri portavano dietro gli scudi e li mettevano in azione col soffiarvi dentro. Nè con questi ordigni soltanto che potevano rappresentare i nostri fucili e cannoni, si faceva uso della stupenda composizione, ma eziandio in vasi di creta chiusi ermeticamente, che si scagliavano sul cassero e sulle trinciere delle navi avversarie. Ma la maniera di servirsi del fuoco greco con maggiore maestria degli altri strumenti erano l'arco, la balestra ed il mangano (1).

Ecco come lo storico del santo re Luigi IX di Francia, l'ingenuo Joinville, ci descrive la gittata che se ne faceva col mangano nella guerra sostenuta da

(1) Macchina militare che serviva a scagliar pietre nelle città assediate e che la milizia italiana dopo il secolo X, imitò dal Greco rimasti nell'esarcato. Nelle guerre dispettose che si facevano a vicenda i nostri comuni nell'era medio usavasi sovente lanciare con questa macebina degli spregevoli animali. Ed a questo proposito ha ottenuto storica celebrità quell'asino mitrato che fu scagliato dai Fiorentini in Arezzo, dopo la famosa battaglia di Campaldino per vituperare la memoria del suo vescovo Guglielmo degli Ubertini con che questo prelato fosse morto colà pugnando valorosamente contro di loro.

quel magnanimo ed infelice principe contro gli infedeli dell' Egitto.

Avendo i Franchi, egli narra, eretti sulle rive del Nilo due castelli di legno, gli infedeli posero il fuoco greco nella fionda d' un loro mangano. Il fuoco veniva grosso sul davanti come a bocca di barile, e colla coda lunga simile ad una scimitarra. Faceva strepito tale, da sembrare folgore spiccata dal cielo, in figura di dragone che volasse per l' aere spargendovi vivissima luce, da credersi in pieno giorno. E aggiunge, che il santo monarca quando udiva il tuono di quel fuoco, piangevane di spavento; ed egli e i suoi baroni mettevansi in ginocchio invocando l' ajuto celeste.

Ora, da quanto ci narra il Joinville del terrore che questo fuoco infondeva nei crociati di Francia, ben si raccoglie che anch' essi, senza che facessero lor crederlo gli imperatori di Bisanzio, erano persuasi che questo fuoco fosse in vero una cosa sovrumana; poichè se avessero pensato altrimenti, non è da supporre che uomini valorosissimi quali essi erano, ne provassero sì grande spavento. D' altra parte alcuni scrittori di nome in materie guerresche, per la somiglianza che avevano gli effetti di questo infocato liquido, con quelli della polvere, hanno preteso che sì l' uno che l' altra fossero una medesima cosa, altri però di non minor fama hanno invincibilmente provato il contrario. Infatti, per toccare di una fra le maggiori e più essenziali differenze che distinguono il fuoco greco dalla polvere, fu dimostrato come quello non avesse di per se la forza espansiva dell' altra per lanciare a grandissime distanze i suoi proiettili; perocchè quella qualunque forza che esso dispiegava, venivagli comuni-

cata dalla forza ad esso estranea dell' arco , della fionda e del mangano (1). Nè giova qui parlare dei sifoni , perchè con questi ordigni , i quali non avevano alcuna forza motrice di proiezione , il fuoco greco , come già dicemmo si versava , non si scagliava sulla nave nemica ; e ciò col farvi gravitare sopra la prora della propria (2): laonde ognuno vede che d' un tale strumento non potea farsi uso se non dopo di esser venuti all' arrembaggio.

Ora andiamo a toccare quest' argomento della tattica navale degli antichi nelle sue specialità , facendo capo ai suoi ordini di battaglia ed ai suoi strattagemmi.

CAPITOLO II.

Ordini di Battaglia.

Fra gli ordini di battaglia più usati nell' età che percorriamo , si distinguevano l'ordine di fronte e l'ordine semicircolare o a mezza luna. L' ordine di fronte veniva reputato il migliore per le grosse o tonde navi non tanto perchè esso prendeva una tale estensione che le garantiva dal rimanere impacciate le une coll' altre , quanto perchè con esso non era dato a quelle dell'armata avversaria d' attaccarle per fianco, fuorchè

(1) Venturi Giambattista, *Fuochi militari degli Antichi* nel vol. VI della Biblioteca Italiana (*Giornale*), pag. 378.

(2) Ivi , a pag. 381.

in una sola che ne riceveva tutto l'urto; ed anche per la ragione, che mercè uno stesso vento, tutte potevano muoversi di conserva contro il nemico senza contrasto. Il che non sarebbe avvenuto se fossero state ordinate a semicerchio come le sottili, posto mente che le navi dei due corni della squadra non avendo la testa nella stessa direzione della squadra della battaglia, e le prore trovandosi opposte l'una all'altra, lo stesso vento non avrebbe potuto servire ai corni ed alla battaglia medesima che rimaneva al centro, ogni qualvolta in un attacco contro una flotta nemica questa si fosse voluta avviluppare. Ora da ciò emerge, in fiamma di chiarissima luce, che in quest'ordine di battaglia i due corni non erano di verun giovamento, in quanto che non era lor consentito d'avviluppare la squadra nemica a causa del vento che favorevole all'uno era contrario all'altro onde che non potevano essere che un perenne argomento di disordine e di confusione per chi se ne fosse voluto servire in tal disposizione di navi (1). Per lo converso l'ordine semicircolare si confaceva a meraviglia alle navi sottili perocchè tali navi camminando principalmente col presidio dei soli remi, e avendo esse, direm così, il vento in mano a lor beneplacito non era ad esse impedito che per diverse vie e in un medesimo tempo attaccassero di fronte la battaglia e per fianco i corni del nemico non che di circuire l'armata e ritirarsi dalla mischia sì veramente che si trovassero in pericolo. Oltracciò quest'ordine di battaglia non consentiva che una nave precedesse l'altra, ma invece

(1) *Pantera*, l'Armata navale, pag. 355.

lasciava che tutte agissero di per se stesse in cerca del proprio vantaggio senza confondersi o immischiarsi insieme. Nell'ordinare una flotta in linea distesa era magistero dell'arte che se i legni dai quali veniva composta fossero stati in gran numero, quelli di ciascuna squadra dovessero tener dietro ai loro capi ed esser repartiti tutti e singoli secondo le loro particolari qualità non vietandosi però che le grosse navi si mischiassero alle sottili semprechè appartenessero allo stesso corno o corpo di battaglia. Senza che dandosi il caso che l'armata fosse assai numerosa e per conseguente sì grande la estensione della fronte, da non poter l'ammiraglio, che stava al centro, dar gli ordini opportuni a tutta la flotta, egli doveva provvedere a tale inconveniente col porre le navi più grandi e di più solida costruzione sotto il comando d'uffiziali provetti, nei quali fosse maggiore la nautica perizia, che si dovevano regolare in tal servizio a seconda delle istruzioni che lor venivano dalla nave ammiraglia (1). I due fianchi dell'armata, specialmente quello che rimaneva al sopravvento, si munivano colle navi le più grandi e meglio armate che servivano come di baluardo a difendere le più deboli, che viceversa, si collocavano sottovento. Nè ciò bastando importava altresì che queste navi fossero sì distanti l'una dall'altra più che quanto era largo tre volte il corpo d'una nave; e ciò per fare loro abilità di muoversi liberamente nel combattere senza pericolo d'urtarsi ed intricarsi a vicenda e girarsi attorno. Ed era puranco necessario che fossero ordinate in modo che nella pugna inve-

(1) Pantera, l'Armata navale, pag. 356.

stendo il nemico una nave, questa non si trovasse alle prese con due, e che infine varii legni dei più spediti rimanessero per soccorso di quelle che n' avessero avuto bisogno (1). Infatti non altrimenti che così, il marchese di S. Croce dispose in battaglia la sua armata a Tercera contro la flotta di don Antonio di Portogallo. L' ammiraglio di Spagna che in quella memorabile fazione fece vedere l' ultima sera alla potenza marittima di quella nazione, schierò i suoi galeoni nella fronte della battaglia e le più grosse navi per fianco onde meglio trovarsi in grado di danneggiare il nemico coll' artiglieria che era in maggior quantità, nei due fianchi dei vascelli che sulle prore. Quindi per proteggere e difendere la parte destra dell' armata vi pose il galeone S. Matteo ed alla sinistra un' altra gran nave comandata dal capitano Bovadiglia facendo rimanere di riserva quattro navi e repartendo sul galeone S. Martino come anco nel rimanente dell' armata i soldati e le munizioni. I piccoli legni come i petacci (2), le caravelle (3) ed altri di simil costruzione era espressamente vietato che fossero mischiati nell' ordinanza della fronte, ma invece si dovevano situare dietro la linea principale, ovvero dall' una o dall' altra banda o corno, in quantochè essendo legni agili e svelti, erano una maraviglia

(1) Pantera, l' Armata navale, pag. 357.

(2) Petaccio o Petacchio era un naviglio quadro costruito in forma da camminare velocemente.

(3) Le caravelle erano anch' esse legni quadri non molto grandi prolungati in basso. I popoli del Mediterraneo se ne servivano nell' Oceano per contraporle in battaglia all' orche di quelle nazioni, non potendo le galere render loro colà lo stesso servizio a causa di quel grossi mari che non ammettevano l' uso del remo.

commessa la pugna per andare ad assalire il nemico correndo ad esso in bersaglieri con qualsivoglia vento senza il caso che disturbassero o rompessero la saldezza di essa fronte (1). Diciamo ancora che un'armata di grossi legni così ordinata, ove temesse d'essere attaccata in piena calma da un'armata di galere nell'istante in cui una gran parte dei suoi legni fossero distanti gli uni dagli altri, bisognava che mettesse subito in mare le sue imbarcazioni grandi e piccole le quali, mercè dei canapi, eran tenute a fare il potere per riunire in un sol corpo i disgiunti legni ponendoli in linea di battaglia, col fianchi volti al nemico per tenerlo lontano coll'artiglierie, e col loro mutuo soccorso pareggiare così il vantaggio che pel consueto le galere avevano sulle grosse navi nei tiri bassi prossimi all'acqua (2). Ed in vero nella battaglia famosa di Lepanto sei galeazze veneziane furono situate in linea di fronte davanti tre corpi d'armata composti di duecento due galere della lega e l'effetto delle artiglierie in principio fu oltremodo dannoso al nemico.

Spieghiamo pure che se tale ordinanza di battaglia assai giovava a riportare la vittoria quando fra un

(1) I piccoli legni che più degli altri figurassero in questi combattimenti, erano le caravelle. Svelte infatti, come le galere riuscivano a meraviglia nel circondare, impedire e tagliare il passo alle navi nemiche quando avesser voluto fuggire e ritirarsi dal combattimento, trattenevole fin tantochè non fossero sopraggiunti i galeoni a farle prigioniere. È da notarsi altresì che nell'ordinare un combattimento sull'Oceano questi grossi legni formavano il corpo di battaglia della loro ordinanza mentre sul Mediterraneo formavano invece, l'avanguardia dell'ordinanza dei legni sottili o a remo ad essi colla parimente esecutiva.

(2) *Panlora, l'Armata navale*, pag. 358.

armata e l'altra eravi eguaglianza o poca differenza di forze: essa non serviva che a gravemente comprometterla se fosse accaduto altrimenti; perocchè in questo caso il miglior partito da prendersi era quello d'evitare il combattimento. E non riuscendovi, di francamente accettarlo, usando però l'avvertenza di formare la propria armata sopra una sola linea di fronte collocando la capitana al centro ed i migliori e meglio armati navigli ai fianchi ed alla estremità di ciascun lato. Come ancora di procurare che essi navigli si stringessero assieme quanto più potrebbero e che non s'urtassero ed intricassero colle sarte acciocchè non ne seguissero impedimenti e danni.

E tuttociò praticavasi perchè le navi avendo così facoltà d'aiutarsi scambievolmente e con efficacia se n'ottenesse il bel risultato, che fosse dato all'armata men poderosa di resistere con più facilità a quella che lo era maggiormente, mentre ciò d'altra parte non si sarebbe potuto ottenere se l'armata invece d'esser formata sopra una sola linea fosse stata formata su due, perchè allora stante il picciol numero delle sue navi, queste non essendo bastanti per resistere all'armata nemica nè nell'una, nè nell'altra linea sarebbero state da lei inevitabilmente rotte e sconfitte.

Accenneremo altresì che ogni qualvolta l'ammiraglio avesse voluto mettere in ordinanza di battaglia la propria armata, non importa se composta di grossi o sottili legni, doveva darne il segnale col fare scoprire una bandiera rossa dalla cima dell'albero maestro del suo naviglio, e se l'armata fosse stata composta di numerose navi e che per questo le più lontane dal centro non l'avessero potuta distinguere, doveva or-

dinare che per segnale fosse tirato un colpo d'artiglieria da sentirsi per ogni dove.

Ora parliamo dell'ordine semicircolare o a mezza luna. Procedevasi alla formazione di quest'ordine col dividere l'armata in quattro corpi o squadre, cioè a dire: nella battaglia, nel corno destro, nel sinistro e nella retroguardia, che veniva anche chiamata il soccorso e rimaneva come nell'ordine di fronte dietro il corpo della battaglia (1). È da osservarsi che in quest'ordine i fianchi della galera capitana, che stava al centro della battaglia, erano difesi dalle migliori e meglio armate galere, e lo stesso si dica del principio dell'uno e dell'altro corno. E questo praticavasi acciocchè le squadre fossero munite da ogni banda. Se non che è da avvertirsi che tra una squadra e l'altra bisognava che fosse tanto intervallo da potere ciascuna scorrere e girarsi liberamente per poter far all'occasione quelle evoluzioni che meglio loro venissero in taglio, senza pericolo d'intricarsi l'una coll'altra. Ma si voleva peraltro che quest'intervallo non fosse stato di tanta larghezza da far sì che i nemici legni potessero farcisi dentro ed investirle per fianco, perocchè tra i danni che ad esse avrebbero potuto arrecare, non sarebbe stato il minore quello della rottura dell'ordinanza stessa (2). Usavasi ancora tale avvertenza, perchè ove si fosse dato il caso che i legni dell'armata fossero

(1) Agostino Pigafetta con un invero singolare paragone rassomiglia quest'ordine di battaglia ad un'aquila, la quale corrucciata per offese fattele nel sangue vola a legittima preda. Il becco rassomiglia alla vanguardia; il corno destro all'ala destra; il sinistro alla sinistra e il corpo di battaglia agli unghioni.

(2) Pantera, l'Armata navale, pag. 359.

stati in gran numero e per conseguente avessero occupato una grande estensione di mare, i medesimi trovandosi troppo distanti gli uni dagli altri non sarebbe stato possibile alle squadre di soccorrere a vicenda e in debito tempo. Per rimediare dunque a tutti questi inconvenienti i periti dell'arte non avevano trovato altro espediente che quello di limitare quest'intervallo tra una galera e l'altra, stabilendo che esso non prendesse maggiore spazio di quello della lunghezza dei remi, sì che le pale restassero libere, e non potessero impedirsi a vicenda. L'ammiraglio in quest'ordine di battaglia se ne stava al centro nella propria galera, ed al comando dei due corni erano deputati uffiziali di più consumata scienza ed esperimentato valore; mentre al governo di ciascuna squadra ve ne dovevano stare altri di pregi non inferiori. La squadra ausiliare, o del soccorso, si componeva pel consueto delle più agili e disinvoltate galere e bisognava che fosse diretta da un capitano il quale sapesse distinguere a colpo d'occhio là dove era più necessario il soccorso per apprestarlo subito, e con efficacia. A tale effetto, era magistero dell'arte che questa squadra fosse collocata dietro il corpo della battaglia in luogo da potersi muovere liberamente. A fine che ogni squadra potesse maneggiarsi secondo i casi, e fare da se stessa il proprio officio senza occupare e molestare l'altre, occorreva lasciare tra la battaglia, e l'uno e l'altro corno un conveniente intervallo.

Veniva inoltre stabilito che oltre la squadra ausiliare, ciascun comandante di squadra potesse valersi di due galere ben armate le quali dovevano rimanere per poppa della propria galera e volare a soccorrere

in caso di pericolo i loro principali campioni. Ove poi in quest'armata fossero stati dei legni di minor dimensione delle galere, come galeotte, fuste, brigantini, ed altro congenere navile non potendo tali legni per la loro esile costruzione combattere in linea di battaglia colle galere, venivano situati dietro i corni fuori dell'ordinanza, onde non s'intricassero con i legni grossi e quindi vi generassero il disordine e la confusione, ed anche per la ragione che commessa la pugna lor fosse dato d'apprestare pronto soccorso a quei legni che n'avessero avuto maggiormente bisogno ed infestare continuamente il nemico (1). Ma se viceversa in quest'armata, avessero figurato dei legni d'assai maggior dimensione delle galere come galeoni, galeazze, questi grossi legni si schieravano nella loro ordinanza cioè in linea distesa davanti le galere, procurando che tra l'una e l'altra nave fosse tanta distanza da coprire, ove però il loro numero supplisse al bisogno, la fronte dell'armata e si mandavano innanzi almeno mezzo miglio. Si doveva però badare che queste grosse navi fossero ben munite di grosse e minute artiglierie, perchè nel caso che la nemica armata avesse voluto sforzarle e scorrer oltre, onde accostarsi ai sottili legni, non solo quelle bocche di morte la punissero di tanta audacia con scemarla in buon dato di navi e genti, ma ben anco essendole gluoco forza di passare attraverso il loro fuoco micidiale per ottenere il suo intento, finissero col romperla e sconfiggerla in modo da non poter più stare in linea di battaglia. Quanto questo baluardo di navi grosse posto davanti

(1) Pantera, l'Armata navale, pag. 360.

le sottili giovasse a quest' ultime, ben cel dimostra la battaglia di Lepanto. In questo gran combattimento là dove l'armata della lega cristiana argomentò la rovina quasi irreparabile della mariniera dei Turchi, i medesimi volendo con audace consiglio investir coi loro legni le galere veneziane, facendole passare attraverso le galeazze, furono dai loro enormi cannoni attaccati non solo per fronte, ma anche dai fianchi ed a tergo; e sì gli affissero e sgominarono, che diedero campo agli altri legni dei Cristiani di circondarli ed ottenere su di essi una completa vittoria (1).

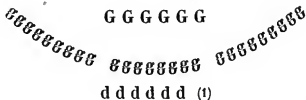
Se non che importa osservare che questi galeoni e galeazze non venivano situati davanti le galere, che quando i piani dell'onde erano placidi e tranquilli ed avessero il vento in poppa, giacchè in caso diverso, essi sarebbero stati spinti dal suo impeto addosso ai sottili con loro gran pericolo e disordine. Il perchè quando si conosceva che il vento andava a cambiarsi, questi legni grossi dovevano esser rimorchiati in luoghi da non recar danno ai sottili; e qualche volta accadeva che si situavano ancora nella stessa lor linea di battaglia, e ciò quando essi erano di numero inferiore a quelli del nemico, quando il vento non era gagliardo e quando erano sì bene armati da poter servire coll' altezza delle loro batterie alla difesa delle galere che gli stavano dappresso. Era anche canone dell'arte che combattendo in quest'ordine di battaglia vicino a terra s'avesse cura che il corno più prossimo alla riva serrasse la spiaggia sì da vicino da non lasciar luogo al nemico di passare tra la spiaggia e la flotta.

(1) Pantera, l'Armata navale, pag. 361.

La inosservanza di questo precetto fu oltremodo fatale ad Agostino Barbarigo ed a Marco Quirini nella battaglia di Lepanto, perocchè il corsaro Sirocco voltò le loro squadre e le attaccò per fianco, e questa manovra che i due capitani veneziani non avevano preveduta, fu loro argomento di gravi sinistri tra i quali non è da tacersi la gloriosa morte d'Agostino Barbarigo. Nè tralasciamo di ricordare, che per consimile errore s'ebbe egual fato Brueys nella battaglia d'Aboukir.

Coll' intendimento di far capire con più chiarezza ai nostri lettori benevoli quest'ordine di battaglia a mezza luna dei legni sottili, che come già largamente spiegammo, erano quelli che nei tempi da noi percorsi pel consueto trionfavano dei grossi, abbiamo stimato, prezzo dell'opera, di mostrar loro qui appresso gli svariati disegni di tale ordinanza. Nel primo disegno essa ci vien rappresentata nel combattimento di Lepanto, ove i sei *G* maiuscoli rappresentano le sei galeazze veneziane; i *g* minuscoli le galere del corpo della battaglia, e i *d* la retroguardia o le galere del soccorso.

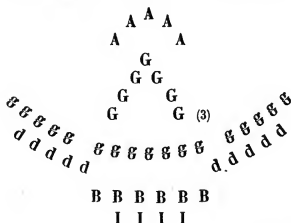
1.º Disegno



(1) Crescentio, *Nautica mediterranea*, pag. 523.

Nel secondo, queste galere di soccorso ci vengono figurate dietro i corni della battaglia, per avere le barche onerarie disegnate colla lettera *B* occupato il loro posto: gli *I* son fregate (1) poste alla loro guardia acciocchè il nemico non le abbruci trovandole senza retroguardia. Le cinque *A* son navi incenditrici (2), che si mandavano avanti per abbruciare l'armata nemica.

2.^o Disegno



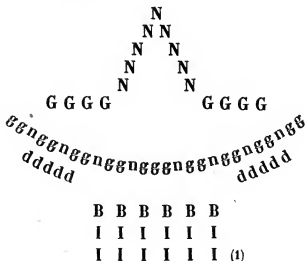
(1) Piccoli legni a palameoto forse oggidì corrispondenti alle feluche.

(2) Secondo il Lopicini, distinto architetto militare del secolo XVI, queste navi o barche loceoditrici, come quelle già da noi ricordate nella marineria militare dei Veneziani, erano una specie degli odierni broliotti. Avevano allora nel mezzo una botte con spessi cerchi di ferro, e ripiena di ben ottocento libbre di polvere fine messavi senza calcarla con lo stoppino bollito nella mestura, e grosso abbastanza da potergli dar fuoco. Oltre di che dessa botte per tenerla ferma e aderente al naviglio era recita a più riprese da una catasta grossa di ferro ed attornata di pietre ed altre materie dense e da alcuni tavoloni di legno fermi e collegati col naviglio stesso.

(3) Nella sopraccitata opera del Crescentino pag. 324 non c'occorre la spiegazione di questa figura.

Nel terzo disegno essendo la battaglia scarsa di galere ad esse si vedono framezzati di tratto in tratto galeoni e navi *N.* Altre navi precedono avanti in forma cunea a fine di rompere, nel suo passare la nemica armata e metterla fuori dell'ordinanza in cui è posta. Le galeazze che fiancheggiano il cuneo son per girarla e batterla dai lati.

3.º Disegno



Gli armigeri che combattevano sulle galere in quest'ordine di battaglia s'allineavano in tre corpi o squadre distinte cioè: in antiguardia, battaglia e retroguardia. L'antiguardia veniva situata a prora, la battaglia all'albero maestro fino ai due banchi prossimi

(2) Crescentio, *Nautica mediterranea* pag. 535.

alla poppa; la retroguardia a questi due banchi fino alla poppa inclusive.

Queste squadre così ordinate in battaglia cominciavano l'attacco dopo il terzo squillare della tromba o dopo un colpo d'artiglieria. L'ammiraglio durante il combattimento stava assiso sulla poppa della propria galera, i capitani delle singole facevano lo stesso e di là comandavano le necessarie evoluzioni. Quando poi la galera capitana e l'altre galere fossero rimaste invase dal nemico tutti i comandanti eran tenuti a cambiar posizione e situarsi al centro del proprio legno per difenderne a tutta oltranza la bandiera. Nessuno doveva uscire dal proprio allineamento fuorchè nel caso d'un'ultima sconfitta e chi invece per codardo consiglio avesse abbandonato il suo posto, gettandosi in mare, questi come traditore veniva tosto giudicato degno di morte e preso nel flagrante delitto lo potevano uccidere anco gli stessi suoi commilioni. Avvenendo però il caso che il nemico si fosse presentato con forze tanto superiori da non poterle vincere, allora l'ammiraglio, per evitare un inutile spargimento di sangue, dava tosto il segnale della ritirata facendo porre a poppa quattro fanali uno sull'altro e fatto ciò tutte le galere dovevano seguire la capitana ben ordinate e senza separarsi l'una dall'altra.

Ora degli strattagemmi.

CAPITOLO III.

Strattagemmi.

Gli strattagemmi o astuzie che s'usano in guerra altro non sono che inganni coi quali si vince il nemico anzichè se ne accorga e vi provveda. Quantunque la istoria delle guerre marittime dell'Europa ci porga infiniti esempi di questi artifizi guerreschi noi per l'indole del nostro lavoro starem contenti a narrar quelli che ci sembrarono più degni di nota facendo capo ai seguenti.

I Veneziani trovandosi nel 1358 nei paraggi della Sardegna, contro i Genovesi, furono circondati per modo dalla loro armata che non potevano evitare di rimaner rotti e sconfitti sì veramente che il fertile ingegno e la consumata prudenza del loro duce Niccola Pisani, non si fosse scrvito di questo strattagemma per liberare l'armata da tanto pericolo. Egli accese dunque a notte calata varii fanali sopra diversi remi fermi nell'acqua dando così a credere al nemico che ei di là non si volesse partire onde lo rese sì negligente nel badare alle sue mosse che gli fece abilità di salvarsi chetamente in fuga alla Vallona senza la perdita d'un solo iegno (1). Nè meno degno

(1) Dichiarazione di tutte le Istorie che si contengono nel quadri posti nnoamente nelle sale dello scrutinio e del gran consiglio del Palagio Ducale della Serenissima Repubblica di Vinegia, fatta da Girolamo Bardi Fiorentino, carte 58. Questa dichiarazione è sggioata alle cose notabili di detta città, opera dello stesso solore.

di particolare ricordanza è lo strattagemma di essi Veneziani contro la stessa nazione nel Levante. Carlo Zeno altro lor duce, in quell'acque trovandosi colà l'anno 1403 alle prese col ricordato Boucicaut governatore pel re di Francia in Genova, lo vinse fingendo d'arrendersi col far calare nel bollor della pugna la vela della propria galera su quella del nemico; perocchè questi sopraffatto dall'improvviso inganno, si disordinò in maniera, che rimase perditore, e ciò con gran danno della sua armata che lo Zeno prese in gran parte (1).

Nè vuolsi tacere l'astuzia usata da altro veneto capitano Giambattista Giustiniani nell'Arcipelago, per sottrarsi ad alcune fuste di pirati che gli fu dato scorgere da lontano in sembianza di muoversi per assalirlo. Narrasi dunque che ei trovandosi in quei mari con una galera e ben conoscendo che con questo sol legno gli sarebbe stato difficile se non impossibile di resistere a costoro, finse che desso naviglio fosse una galera di guardia d'un'armata; e per riuscir nell'intento, ecco qual fu lo strattagemma di cui si servì. Fece riporre dietro una punta o lingua di terra che stavagli vicina la lancia della propria galera ed entro acconciarvi l'albero del trinchetto; e sopra certe altre travate a guisa d'un'arata, la stessa antenna posta per diritto a foggia d'albero. Quindi fatti montare nella lancia e sopra dette travi alcuni trombetti della galera, ordinò che tanto l'albero, quanto l'antenna li tenessero vicini a quella punta, e per modo che dell'uno e dell'altra si scorgessero soltanto i calcesi.

(1) Dichiarazione ec., carte 58.

Nè ciò bastando, impose ai trombetti che quanto più potessero facessero sentire lo squillar delle trombe. Ora le fuste che s' erano mosse contro di lui fattesegli più dappresso, videro i segnali dell' ordito inganno, e tra per questi e lo squillare delle trombe, si diedero facilmente a credere che qualche grossa armata si trovasse dietro la punta nascosta. E tanto più se lo credettero, allorchè videro il Giustiniani aver drizzata la prora contro di esse fuste come in atto di volerle arrebbare. Allora il veneto capitano per rafferma anche più il nemico nella sua opinione ed in un con maggior cautela provvedere alla salvezza sua e dell' equipaggio, fece sparare contro di lui vari colpi d' artiglieria che lo posero in fuga, ed a questo modo tutto ei salvò.

Fra questo genere d' artifizi è pur degno di ricordanza quello usato a notte calata da altro veneto comandante Girolamo Canale nei paraggi di Candia contro Assa Calepin, detto ancora il Moro d' Alessandria. Quest' audace schiumatore, terrore di quei mari, tornava dalla guardia di Modone con tredici galere sottili e due bastarde tutte sormontate dalla solita guarnigione di soldati e più da 1800 scelti detti giannizzeri che trasportava in Alessandria. Arrivato dunque il pirata vicino a Candia, scoprì che due galeazze da mercanzia veneziane avevano preso terra in certa cala assai sicura dell' isola, e ciò a motivo d' una burrasca: e tanto bastò perchè a costui venisse il reo pensiero di farle sua preda. Se non che il Canale che con 15 galere sottili non più che sei miglia, ed in altro ricetto, si trovava distante da detti legni, saputo da uno degli equipaggi il suo disegno, si servì di tale astuzia per

isventarglielo. Poste le sue galere in ordine di battaglia ed assegnato il posto e data a tutte la parola, ordinò che fossero nascosti i lumi e fuochi che avevano a bordo, e che in ciascuna fosse calata l'antenna dell'albero maestro fino alla metà, ed ivi si fermasse attraverso. Poi che dall'uno e dall'altro capo attaccassero un lanternone o sotto fanale che dir si voglia, e fatti questi apparecchi, egli uscì intrepidamente da quel seno all'incontro del pirata. Questi scorgendo in lontananza muovere contro di lui tale squadra, tosto pensò che enumerasse in fatti trenta galere, e che ciascuna tenesse un lume per riconoscersi. Il che recò tal spavento a lui ed alla sua gente, che quattro delle sue galere ruppero la conserva e si salvarono in fuga; ed è perciò che l'animoso Canale con nove delle sue galere, perchè l'altre eran rimaste addietro di soccorso; subito investì le nemiche, che si trovavano in egual numero. Ora, gli infedeli vedutisi da una parte delle loro forze abbandonati, e che le sei galere di soccorso del nemico eran pronte a sopraggiungere alla riscossa, presero a combattere con gran timore. Ciò non per tanto, sia per il maggior numero dei combattenti che avevano a bordo sia per paura di perdere la vicina Candia, durarono a combattere dalla prima ora di notte fino alla terza del giorno seguente. Se non che ciò avvenne per la parte degli infedeli con tanta malignità della fortuna, che i Cristiani li trucidarono 1700 uomini tra Mori e Turchi, e li calarono a fondo sei galere e quattro gliene presero (1).

I Genovesi pure avevano gran rinomanza in tali

(1) Cristoforo Canale, *Della Milizia Marittima* ms. nella Magliabechiana, Classe 19, n° 10.

astuzie, e notevole fu quella di cui si valse l'ammiraglio Giannandrea Doria per impadronirsi d'Algeri, antico covo d'infami pirati.

Era ammaestramento della tattica navale di quei tempi, che ogniqualevolta un ammiraglio avesse stabilito d'assalire un porto, dovesse usare l'astuzia di far la massa, come allor dicevasi, dei suoi legni in un altro che fosse il più lontano dal medesimo per così addormentare il nemico onde non gli desse ombra la scelta d'un luogo prossimo a quello che desso stesso intendeva assalire. Per il che succedeva che il nemico ingannato da quest'apparenza e pressochè assicurato da ogni danno lontano, dovesse per conseguente trascurare la difesa del luogo che in realtà era esposto al pericolo e attendere più presto a munire e vigilare gli altri vicini a quello, laddove intendeva farsi l'armata avversaria. Ora il precetto di questo artificio applicò all'impresa d'Algeri il nominato ammiraglio genovese in quantochè nell'anno 1601 volendosi impadronire di quella spelonca di ladri, si ridusse colla sua flotta a Messina che era il porto più lontano da Algeri di tutti gli altri, allora in quei mari assoggettati alla corona di Spagna. E questo fece perchè gli infedeli stimassero che egli volesse tentare qualche impresa nel Levante. Ma il Doria invece fornita colà l'armata di tutto l'occorrente con tanta segretezza, chè quei barbari non ebbero mai alcun sospetto, tornò addietro per sorprendere Algeri della quale ciò non per tanto in quella circostanza non si poté impadronire (1).

(1) Pantera, l'Armata Navale, pag. 185-186.

Se non che di questa casata di celebri marini, sorti miglior fortuna lo strattagemma di cui si valse il grande Andrea, per liberare Corone, cha nel 1533 si trovava assediata da un'armata turca di 90 e più galere. Imperocchè si racconta che Carlo V imperatore, al quale in quel tempo dessa città apparteneva, udita la sventura di lei, commise al suo ammiraglio che come meglio poteva dovesse soccorrerla. Ed egli obbedendo agli ordini del suo sovrano, per riuscir nell'intento, pose tosto in assetto di guerra 26 galere e di più caricò di molta soldatesca e vittovaglie due grosse navi. Fatti questi apparecchi sferrò subito da Genova e fece la prora verso Corone, ove navigando sempre con prospero vento in breve giunse. Là ansioso d'esser ragguagliato delle nemiche forze per sentire se erano da proporzionarsi alle proprie, fece scendere in terra alcune delle sue spie, per esserne informato; e queste gli riferirono d'aver inteso che l'armata degli infedeli non ascendeva che a trenta o poche più galere; per il che il Doria fece pensiero d'andarla a combattere. Ora importa sapere che alla foce del golfo sul quale sorge la città di Corone, dalla parte che guarda Levante si distende molto nel mare una lingua di terra chiamata punta di Gallo. A tergo di questa punta il nemico aveva allora bellamente disposte in lunga e distesa schiera le sue galere colle poppe legate in terra. Se non che il Doria considerando che per assalirle gli conveniva sormontare quella punta, fece porre in ordinanza di battaglia tutte le sue galere e quindi gettar giù le vele da braccio per imboccare nel golfo. Ma non appena entrato, scorse che l'armata nemica invece di 30 galere,

come gli avevano fatto credere, ascendeva a più di 90 e tutte colla prora rivolta per traverso di esso golfo, onde per soccorrere la città gli conveniva di passare a quelle dinnanzi. Del che ben essendosi accorto il ligure ammiraglio ciò non ostante non rimase avvilito; e sembrando ad esso che il tornarsene addietro senza fare nessuna prova per vincer quell'ostacolo dovesse ridondare in grave detrimento della sua gran fama, tanto più considerando che anche governandosi in tal guisa non poteva impedire all'armata nemica di spiccarsi da dove si trovava per inseguirlo, mulinò quest'astuzia per passarle dinnanzi senza rimanerne offeso. Fatto dunque segnale alle due navi onerarie di mettersi a sinistra e sottovento delle proprie galere, egli si spinse con tutta l'armata fino alla metà del golfo ed ivi poste le due navi una dietro l'altra per fianco, di esse formò quasi un argine o baluardo alle galere le quali così riparate dall'artiglieria delle nemiche che le fulminava senza interruzione, poterono con ogni sforzo di vele e di remi e senza soffrir danno veruno arrivare fino sotto le mura dell'assediate città e soccorrerla di tutto il bisognevole. Ma il Doria fatta terminare prestamente tale operazione s'addiede tosto, che l'altra nave, per esser rimasta addietro, in quel momento si trovava circondata ed assalita dai nemici, e che per sopramercato non poteva liberarsene e questo a causa della loro artiglieria che le aveva portato via la maggior parte delle vele. Scorto però che essa era assalita con gran disordine e confusione deliberò di tornar fuori per soccorrerla. Ordinato perciò che la nave che era giunta a salvamento nel porto rimanesse sotto le mura e che in ciascuna galera s'apparecchias-

sero fuochi lavorati d'ogni ragione, fatto l'occorrente a gonfie vele si spinse col resto de' suoi legni ove più ferveva il combattimento. Ma ivi giunto vide che la nave che n'era argomento si trovava pressochè tutta in balia dei nemici che già l'occupavano in numero di 300, ondechè disperando al punto in cui si trovavano le cose, di salvarla dalle mani di costoro in un coll'equipaggio che la guerniva onde essa non rimanesse affatto in loro potere, prese subito il partito di mettervi il fuoco. Il perchè fatti accostare tutti i suoi legni in brevissimo tempo a furia di quei proiettili incendiari e di cannonate, ridusse un falò il già affranto e sconquassato naviglio.

I marinai pure della Toscana si distinsero in questi strattagemmi e s'ebbe sovra ogni altro gran grido quello usato dal gerosolimitano cavalier Salvati per togliere ai Turchi la piazza di Modone. Narrasi dunque che questo nostro illustre concittadino, tenendo arme contro quei barbari in difesa del suo ordine e di tutta la cristianità, egli dopo averli sconfitti in più e diverse fazioni, sì nell'Arcipelago sì nel mari della Soria, gli mulinò per la mente di prender loro Modone e venuto in questa deliberazione, così gli diè opera. Con sole 4 galere tutte però fornite d'esperti e valenti soldati, ei diresse la sua piccola squadra in prossimità di quel porto e giunto colà la fece disarborare e aspettò senza pigliare vista di terra il calare della notte onde in appresso, facendo forza di remi andare a gettar l'ancora alla Sapienza, porto poco più d'un miglio distante da Modone. Aveva egli seco un naviglio carico di legname del quale la maggior parte eran travi. Ora la sera dello stesso giorno in cui era arrivato in

quell'acque, chiamato a se il padrone ed i marinai, loro comunicò il suo disegno, ordinando loro che sull'albeggiare si facessero vedere da quelli del paese vicini a terra e fingessero, soffiando vento, di volteggiare per esser questo lor contrario; e trovandosi ivi in calma ivi stessero per non poter far altrimenti. Quindi per l'uno e l'altro caso, dimostrassero d'esser costretti dalla necessità a gettare l'ancora in quel porto. E fatto ciò mandassero la lancia a terra per fare intendere a quei miscredenti, che il loro naviglio si trovava carico di legname venuto da Venezia, e diretto per Candia, e che ove bramassero di fare acquisto d'alcuna parte della mercanzia, essi ben volentieri converrebbero del prezzo. Onde che se costoro avessero accettato il partito, essi allora facessero accostare il naviglio più vicino che potessero al molo; e poscia cominciassero a scaricare da se stessi il legname fingendo per la gran fretta di non poter badare se lo gettavano più in un luogo che in un altro; e così ne gettassero la maggior parte attraverso la porta del castello, ingombrandola per forma che in un subito assalto non fosse dato a quei che erano dentro di chiuderla. Ora quando tutto avessero potuto così recare ad effetto, a seconda delle ricevute istruzioni, aveva ingiunto al padrone del naviglio di far mettere in cima all'albero maestro un pennoncello bianco, qual segnale che esso Salviati, colla velocità del fulmine, dovesse con tutte le galere partirsi dal porto della Sapienza per andare ad assalire Modone; e intanto il padrone del naviglio s'allargasse dal molo per fuggire ogni pericolo non escluso quello di perdere il naviglio stesso, ove la impresa non fosse riuscita felice. Seguitiamo

che il padrone ed i marinai avendo finito d' eseguire quanto era stato loro prescritto dal Salviati coll' ingombrare di travi la porta del castello, tosto dettero ad esso il convenuto segnale, ed esso appena scortolo sferrò a golfo lanciato (1) dal porto della Sapienza verso Modone colle sue galere.

Giunto al molo prima che egli fosse stato scorto di là farvi la prua, e ciò per la ragione che in quel tempo si residuavano a poche le guardie che i soldati del presidio facevano alla piazza dal lato del mare, stando più all' erta da quello di terra per timore degli Spagnoli che seguitavano ad occupare Corone, ed anco perchè la maggior parte degli abitanti in quell' ora, era poco avanti mezzo giorno, si trovavano nelle loro case a desinare, il Salviati approfittò della circostanza per dare esecuzione al suo disegno. Fece dunque prendere sollecitamente la porta da una parte dei suoi soldati, i quali poi aiutati da altri irruperro nell' interno della città gettandovi il disordine e la confusione, e se ne sarebbero di leggieri impadroniti, se non fossero rimasti soverchiati da un gran numero di gianizzeri; che udito l' accaduto s' eran mossi contro di loro e li avevan costretti a riprendere il mare, non senza però farli pagare assai caro il loro trionfo (2).

Se non che importa anche sapere che in quei tempi, per qualsivoglia impresa che si tentasse, era precetto che l' ammiraglio non dovesse sperimentare la sorte del-

(1) Si dice a golfo lanciato quando senza divertire il cammino per strade più lunghe e senza prender porto a dirittura, si va verso il luogo determinato.

(2) Cristofano Canale, Della Milizia Marittima, MSS. nella Magliabechiana, classe XIX, N. 10.

l'armi se prima non avesse ridotte in porto tutte le squadre della sua armata (1), non solo perchè essa stemmata delle sue forze non rimanesse rotta e sconfitta, ma anco perchè l'ammiraglio le comunicasse il piano dell'impresa e la richiedesse del suo parere. Nè lasciamo che allo scopo che questo porto avesse le condizioni necessarie per offrire ad essa convenevole ricetto, bisognava che avesse buon fondo, cioè a dire, che fosse profondo quanto lo esigeva la mole e la gravità dei legni, ed altresì che ad esso per la sua natura potessero di leggieri attaccarsi le ancore (2) di essi legni, da tenerle ferme in maniera che sopravvenendo una burrasca, come avviene nei larghi porti, i bastimenti non s'urtassero e spezzassero l'uno coll'altro. Oltrechè si voleva che il suo fondo fosse tale da ricevere tutti i bastimenti sì a vela latina che a vela quadra, ed occorreva pure che desso porto fosse bastantemente spazioso, onde tutta l'armata vi potesse stare comodamente per impedire che i suoi legni, trovandosi in luogo angusto, non si percuotessero assieme ovvero per ogni lieve agitarsi dell'onde e del vento s'investissero l'uno coll'altro, e porgevano così argomento a rotture di remi, risse tra uffiziali ed altre diavolerie. Posto mente che anche nella estiva stagione avvengono delle notevoli variazioni nell'atmosfera, per modo che il mare

(1) La saviezza di questo precetto ha il suo riscontro nella storia, narrandosi che gli Ateniesi quando mossero in Sicilia contro i Siracusani fecero la massa delle forze loro e dei loro confederati nel porto di Corfù. Scipione dovendo combattere in Affrica, ragunò tutte le sue forze a Lilibeo. E venendo a tempi per noi più freschi, Filippo II di Spagna volendo far l'impresa di Barberia, fece riunire tutta l'armata nel porto di Messina.

(2) A volere che l'ancora s'attacchi bene al fondo, bisogna che questo sia argilloso anzichè petroso.

di placido e tranquillo si fa di repente tempestoso ed imperversante, si richiedeva del pari che non fosse aperto ed esposto ad ogni generazione di venti per non cagionare il danno e forse l'ultimo estermio dell'armata (1), e per garantirlo non tanto dalle offese degli elementi quanto dalle offese degli uomini, si voleva che onde il nemico non costringesse l'armata ad uscire a battersi prima d'averne fatti gli opportuni apparecchi, fosse recinto di fortificazioni e che trovandosi in esso luogo vicino vi si piantassero le artiglierie, il che d'altra parte si doveva fare ad ogni modo mettendovi ancora sufficiente presidio (2). Poi acciocchè l'armata non dovesse diventare preda dell'inimico più per la fame che per la forza dell'armi, si doveva anche cercare che il porto fosse situato in un paese fertile e copioso di vittovaglie e vicino ad uno stato amico o alleato del principe cui esso apparteneva, onde all'occorrenza l'armata anche di là avesse potuto ricever soccorso di viveri (3). Ol-

(1) Così avvenne allo spagnuolo Giovanni Medoza il quale, assalito nel porto d'Herradura da una terribilissima tempesta accompagnata da furiosissimi venti perdè 22 galere sormontate da 3000 soldati.

(2) A questo modo si governò il famoso Occhiali, capitano generale dell'armata turca, trovandosi nel 1572 nel porto di Modone. Perocchè non volendo uscir di là per battersi contro l'armata della lega cristiana, essendo le forze di lei superiori alle proprie, e d'altra parte accortosi che essa ve lo voleva costringere, egli non poteo divertire il pericolo colle artiglierie della rocca, pensò di piantare molti pezzi sopra uno scoglio, e altri sopra una collina che lo scopre e domina, di guisa che i Cristiani si ritirarono non volendo mettersi al rischio delle cannonate e l'armata turca rimase salva.

(3) Questo precetto fu seguito da Alcibiade, generale degli Ateniesi, il quale volendo guerreggiare nella Sicilia propose in consiglio che si mandassero ambasciatori a quei popoli dell'isola, che eran rimasti alleati alla repubblica, perchè quando l'armata si fosse dovuta fermare lungamente in uno dei loro porti la soccorressero di vittovaglie.

tediciò si doveva procurare che fosse situato in un luogo d'aria purgata ed abbondante d'acqua potabile, non essendo giusta che i poveri soldati e marinai, oltre i disagi e patimenti della navigazione, andassero incontro alle malattie ed alla morte, che suol produrre la reità dell'aria e dell'acqua. Tanto più che questi infelici una volta divenuti infermi, o per l'uno o per l'altro caso, non potevano esser convenevolmente curati, per l'angustia della galera e gli altri inconvenienti che porta la navigazione. Cosicchè una gran parte di loro sarebbe perita e l'altra rimasta inabile al servizio sarebbe stato necessario o d'abbandonarla al suo fato o farla mutare di luogo, e ciò non senza sconcerto, e disacconcio di tutta l'armata e vantaggio dell'inimico (1).

Tornava del pari utile all'armata che questo porto, prescelto a riunirvela, fosse per quanto era possibile comodo e vicino ai luoghi dove si facevano le squadre, acciocchè esse vi potessero arrivare con più sicurezza, sollecitudine e facilità. Imperocchè se fosse stato molto lontano sì per la lunghezza del cammino come pei casi del mare e della guerra, avrebbero corso anche il pericolo di perire affatto. Ed anche quando si fossero potute salvare da quest'ultimo fato non avrebbero potuto sfuggir quello di rimanere danneggiate dalle conseguenze del combattimento o della burrasca, per

(1) Anche in ciò la storia ci fornisce efficace esempio, leggendosi che l'armata romana, militando contro Antioco, gettata l'ancora nel porto di Fasolide per poterlo molestare più da vicino da quella parte, che assai protendendosi nel mare molto nuoceva ai suoi legni, fu costretta dalla malaria e dagli eccessivi caldi a partirsi di là, e così diede facoltà ad Antioco di ritirarsi comodamente in Aspende e liberarsi dal pericolo.

modo che non potendo più stare in linea di battaglia, sarebbe stato necessario di lasciarle addietro, scemando così la forza dell'intera armata, o perder molto tempo a raddobbarle, e ciò anche non senza disturbo dell'impresa.

Ma stimandosi difficile, per non dire impossibile, di trovare un porto fornito di tutte le qualità necessarie; per noi avvertite, da ricettarvi un' armata, erasi adottato il savio temperamento di cercare di fare ogni possa che esso fosse se non del tutto, almeno in gran parte adatto e sufficiente pei bisogni di lei, e ciò secondo la circostanza e la stagione. Dietro dunque questo principio, se l'armata avesse dovuto fermarsi in unporto nei mesi di giugno, luglio ed agosto, non soffiando in tale stagione pel consueto venti impetuosi ed essendo il mare placido e tranquillo, bastava che l'armata gettasse l'ancora in un porto ben fortificato per venir così difesa da ogni nemica aggressione; ed oltracciò occorreva che godesse d'aria salubre e fosse provvisto di vittovaglie, onde garantirla dalle infermità e dalla fame. Ove poi un' armata fosse stata costretta a ripararsi in un' porto nei mesi dell' autunno e dell' inverno, posto mente che per le intemperie di queste stagioni il mare non si reputava allora navigabile, e che per ciò l'armata non avrebbe avuto bisogno come nel primo caso d'assicurarsi, principalmente da una nemica aggressione, bastava che il porto invece d'avere tante gagliarde fortificazioni, fosse ben riparato dai venti e provvisto di viveri. Per sopramercato di ragione che venendone a mancare, si sarebbero corsi grandi pericoli per averli dalla parte del mare ed incontrate grandi spese e difficoltà per quella di terra (1).

(1) Pantera, l'Armata navale, pag. 190, 181, 182, 183, 184, 185.

Il nostro lavoro è finito: piaccia a Dio che il brillante avvenire a cui va incontro la nostra marineria militare, pei portentosi eventi che hanno cambiate le condizioni politiche della nostra cara patria (1), lo renda anche più accetto ai nostri lettori benevoli di quanto ne dicemmo in principio. Del che d'altra parte ci sono arra a sperare la diligente premura e lo zelo con cui il governo del nostro magnanimo e generoso re, per quel che riguarda le cose del mare, ora si dà attorno per rintracciare tutte quell'opere MSS. ed a stampa attenenti alle navali discipline che potranno, non havvi dubbio, servire a farci conoscere gli elementi storici della nostra scienza navale ed a porgerci i materiali necessari d'una storia vera e propria della nostra marina della quale attualmente patiamo mancamento.

(1) Attesi infatti gli ultimi nostri rivolgimenti politici e qualunque ora appena costituiti in nazione, la nostra marineria militare presenta già questo prospetto, in riepilogo, delle sue forze.

Bastimenti a vela 21, a elice 29, a ruote 31, totale 81, forza in cannoni 949, forza in cavalli 12690.

Bastimenti in costruzione nei cantieri dello Stato: a elice 7 della forza di 378 cannoni o di 4110 cavalli.

Bastimenti in costruzione a New-york; a elice 2 della forza di 64 cannoni o di 1600 cavalli.

Più il bastimento a ruote Peloro in trasformazione.

Forza totale, ultimate le costruzioni:

Bastimenti a vela 21, a elice 38, a ruote 32, totale 91, forza in cannoni 1291; forza in cavalli 18400 (Estratto dal *Monitore Toscano* del dì 24 dicembre 1861).

CENNI BIOGRAFICI

INTORNO

TRE ILLUSTRI SCRITTORI DI GUERRA

DEL MEDIO-EVO

EGIDIO COLONNA.

Per la corruzione degli ordini civili di Roma, che per l'inevitabile loro attrito, dovè appiccarsi necessariamente a quelli della milizia, disparve dall'Italia ogni magistero di guerra. Perocchè le conquiste che fecero in essa i Barbari per essere state più presto irruzioni di popoli, che imprese d'eserciti instituiti da leggi e agguerriti dall'arte, nulla le avessero appreso della nostra nobilissima scienza. Infatti anche nell'undecimo secolo, che pel risorgimento dei Comuni la Italia prese ad avere una milizia propria, questa nel tener arme non era governata da verun ordine fattico da piegarsi alle mille variazioni guerresche, cosicchè la riuscita d'una battaglia era del tutto affidata al valore personale, il quale non aveva altro indirizzo che la difesa del carroccio, allora insegna degli eserciti nostri. Tali erano i cancelli della nostra militare sapienza quando nel secolo decimo terzo sorse a torla da tali angustie un illustre monaco agostiniano, Egidio Colonna, il quale aspiratosi a quella di Roma, di cui i libri già si cominciavano allora a rinvenire nei monasteri, ne diè a noi ed a tutta l'Europa il più completo trattato.

Egidio di Pietro della nobil gente dei Colonna (1), nacque nella città eterna circa l'anno della nostra salute 1247 (2), e sentendosi chiamato sin da puerizia alla vita del chiostro si rese monaco nel convento agostiniano di Santa Maria del popolo; eol volger del tempo si portò all'università di Parigi per esser più e meglio ammaestrato nell'ecclesiastiche discipline e specialmente nella teologia che là sovra ogni altra fioriva (3). Nel 1286 fu deputato da quello studio a complimentare il suo regal patrono Filippo cognominato il Bello reduce dalla sua incoronazione a Reims, e nel 1292 fu eletto generale del suo ordine e tre anni appresso arcivescovo di Bourges. Si fu in tal dignità che insorta fiera contesa tra Filippo e Bonifacio VIII, per la famosa bolla *Clericis Laicos* (4), egli stette pel pontefice, meritandosi perciò dalla Santità sua l'alta onoranza di cardinale e da quella regal maestà la sua sovrana indignazione, comechè in quella pergamena la romana curia avesse attentato ai diritti della sua corona. Con altri fatti dell'operosa sua vita che diffusamente narra la storia, ci ne rese lo spirito in Avignone nel 1316 ed il suo frale fu trasportato a Parigi là dove s'ebbe orrevole sepoltura nella chiesa della sua religione. Ora del suo lavoro sulla nostra scienza.

Il trattato sull'arte militare d'Egidio Colonna che

(1) Famiglia romana di celebri capitani tra i quali primeggia il famoso Marcantonio l'eroe della battaglia di Lepanto per la quale s'ebbe a Roma gli onori del trionfo.

(2) Tiraboschi, Storia della Letteratura Italiana, tom. IV, pag. 117.

(3) Ed è perciò che Dante e gli altri migliori nostri, andarono ad apprendere in quel celebre studio.

(4) Questa bolla vietava agli ecclesiastici di pagare sussidi ai principi senza il consentimento della Santa Sede.

fa parte della sua grand'opera, del governo dei principi (1), dedicato al sunnominato monarca di Francia Filippo del quale egli era stato precettore, comincia col parlare del delitto o scelta dei militi. Egli vuol dunque che i militi abbiano forte e robusta costituzione, che si manifesti in tutte le membra da nervi e muscoli tesi e compatti, sfolgorante di nobil fieraenza lo sguardo, alta la testa ad accennare la dignità e la possanza che vi nuota nel cerebro, largo il petto e grandi come quelle dei leoni le estremità (2).

In quanto alle loro morali qualità, che siano laboriosi, parchi nel vitto, tolleranti d'ogni fatica, spregiatori della morte. Brevemente, che abbiano tutti scolpita nel cuore la nobil divisa di Bajardo, quel cavaliere senza macchia e senza paura.

Fra gli artigiani e gli agricoltori, ben si raccoglie, che salve poche eccezioni su' i primi, ei stima più generalmente adatti al mestiero dell'armi i secondi, come più indurati alla vita faticosa ed attiva. Per quel punto d'onore che si suppone debba guidare i nobili in tutte le loro azioni, ei li preferisce nei gradi jeratici dell'esercito, trovando in tal distintivo del loro carattere un compenso a quel che loro manca, delle qualità militari dei contadini, ma ben intesi però che a questi gradi abbiano anche titolo per sufficiente istruzione (3).

(1) Tal dotta fatica, siccome narra un illustre pubblicista toscano, il professore Francesco Bonaiuti, pose il suo autore tra i primi fondatori di quella scuola di diritto filosofico che ebbe tra noi la prima sede e di cui il terribile ingegno del Vico rivelò tutti i misteri in un'opera portentosa.

(2) *Aegidii Columnae, De Regim. Princ., lib. 2, pag. 563. Romae apud Bartholomeum Zannettum 1607.*

(3) Questo sistema adottato generalmente dai governi monarchici.

Quindi prende a dar precetti sulla maniera di marciare, insegnando che tutti gli uffiziali, sott'uffiziali e militi devono essere ben addestrati nelle diverse specie del passo militare, marciando ben serrati in ordinanza, e senza mai lasciare il loro posto per non esser rotti e sbaragliati dal nemico. Fa accorti però che questo precetto non deve essere interpretato alla lettera, perchè allora i militi avendo impedito il maneggio dell'arme, potrebbero di leggieri incogliere nel caso che devon evitare, siccome avvenne a quei centomila Persiani, che volati in presidio di Ciro, perchè disposti in battaglioni troppo serrati, non ebber campo nè di muoversi, nè di combattere, nè di fuggire. Quindi è che insegna che siano disposti in modo che in qualunque istante possano riunirsi e presentar la battaglia. Dati questi precetti sul modo di marciare, scende a parlare dei loro esercizi, insegnando come dovevano maneggiare le diverse generazioni d'armi, in uso a quei tempi. Ad avvibrare colpi con mazze e principalmente con quelle dalle quali pendevano appiccate ad una catena, palle di ferro o di piombo (1). A scagliare con frombole (2) e balestre, sassi e giavellotti; a ferir colla lancia e la spada. Su gli esercizi della cavalleria

lo fu puro dalle repubbliche, sapendosi che la plebe romana qualunque potesse eleggere consoli uomini della sua condizione, eleggeva sempre i patrizi coi quali aveva militato.

(1) Siffatte armi offensive si chiamavano mazza-frusti ed erano propriamente fruste fatte di 5 o 6 cordicelle o fili d'ottone o di ferro guarniti in cima da palle di piombo o d'altro e legate ad un manico di legno o di ferro.

(2) La frombola era la più antica fra l'armi neorobalistiche, composta d'una funicella alquanto lunga in mezzo ad una piccola rete fatta a mandorla ove ponevasi il proiettile o di pietra o di metallo dal quale prendeva nome quell'arma da tiro.

dice d'assuefare i cavalli al nuoto col cavaliere in sella, ed insegna al cavaliere di montarvi sopra colla spada mezza sguainata ed altre poche cose. Nè questa sobrietà di precetti, intorno a quest' arma deve meravigliare, ove si rifletta che i Romani come tutte l'altre nazioni sapientemente guerriere, non se l'ebber mai per primo fondamento dei loro eserciti. Infatti anco questo ha documento di storia, revocando alla mente che Lucullo con quindici mila fanti ruppe Tigrane fortissimi cinquecentoventimila cavalieri. Cesare dovendo combattere in Francia scese, fece scendere a terra la sua gente, ed allontanare i cavalli come più atti a fuggire, che a combattere.

Del resto, ritenendo il Colonna che alla tattica non solo s'appartenga quella parte che versa principalmente su gli esercizi dei fanti e dei cavalieri, in particolare, ma altresì dell'ordine che importa dare a ciascun corpo, ed in genere a tutto l'esercito, egli vuole che sia ordinato in modo, che tutti i combattenti sotto il governo del rispettivo duce, si possano assistere e difendere a vicenda, siccome avviene delle membra del proprio corpo, mosse dal cervello (1).

Dimostra poscia la necessità che il supremo duce abbia una cognizione locale e ben dettagliata del paese da invadersi informandosi dei luoghi, là dove potrà più convenevolmente alloggiare le sue truppe, delle strade comunali e scorciatoie, delle montagne, dei fiumi e per dir breve, della sua topografia (2). Se non che,

(1) *Aegidii Columnae, De Regim. Princ.*, lib. 3, pag. 581, ec.

(2) Quanto la ignoranza della topografia del paese, che un generale deve invadere col suo esercito, possa trarlo in errore rispetto ai suoi calcoli strategici, ben sel seppe il generale Moreau il quale,

non potendo egli mai avere un'idea esatta e precisa di tutte queste particolarità, sì intimamente collegate ad ogni operazione guerresca, egli lo consiglia ancora a formarsela da se stesso, penetrando colà scortato da guide sicure e fedeli.

Posto il principio, che quantunque il supremo duce tenga segrete le sue mosse, pure il nemico sapendo la strada da lui presa, possa venire a congeltarle e perciò a furargliele, egli stima che i diversi corpi dell'esercito non marcino separati e disgiunti di troppo, ma disposti in modo da potere in un batter d'occhio correre al centro ed appiccare la pugna ove fossero improvvisamente assaliti. Avvisa che se l'esercito è più forte di cavalli che di fanti, come costumavasi allora (1), il generale prescelga marciare per campagne ampie ed aperte, invece che se val più per la fanteria lo guidi per luoghi aspri e selvosi. Venendo a parlare del sistema d'alloggiare i militi, o della castrametazione, egli prende ad ammaestrare che non avendo

siecome narra il generale Jomini, inoltratosi nel 1796 nella Selva Nera s'aspettava trovarvi delle montagne terribili, degli angusti sentieri e delle foreste che revocassero alla mente l'antica Ericinia. Ma ora non è da descriversi il suo stupore quando dopo essersi, direm così, arrampicato alle radici di quella vasta spianata, che ha i suoi versanti sul Reno s'accorse che soltanto queste pendici e le loro diramazioni formavano le montagne, e che il paese in genere dalle sorgenti del Danubio sino a Donawert non presentava che ricche e fertili pianure.

(1) Il chiarissimo D'Ayala lo conferma narrando che in quel tempo la cavalleria superchiava d'assai negli eserciti la fanteria; e ciò per avere i nobili posta in essa tutta la bellica rinomanza, onde assicurarsi della concorrenza della moltitudine ai gradi geratici della milizia, non essendo allora grande il numero dei borghesi che avessero mezzi sufficienti da comprarsi una completa armatura.

gli alloggiamenti, difese naturali, bisogna ricorrere a quelle dell'arte, munendoli di fossi e trincere. Ma se per mala ventura fossero assaliti dal nemico prima d'esser così fortificati, la fanteria e la cavalleria dovranno subito dispiegarsi in battaglia per impedire al nemico che siano sforzati, e parte dei fanti volare intanto a far l'occorrente sotto la direzione di periti ingegneri. Parlando delle qualità del campo, ei lo descrive ampio e spazioso onde tutto l'esercito vi possa comodamente manovrare; non dominato da alture per non esser bersagliato dal nemico, d'aria salubre. Ne fa avvisati che prima di dar battaglia, fa d'uopo con prudente consiglio conoscere dello stato fisico e morale di tutte le truppe e dietro i risultati di tali indagini risolversi ad affrontarla o differirla. Nota il Colonna che, veduta la necessità d'attenersi a quest'ultimo partito, è necessario di limitarsi a tribolare il nemico con scaramucce e strattagemmi. Ma non bastando nè il numero nè la qualità delle proprie forze a vincerlo, dice come eziandio bisogna che vi concorra la copia dell'armi, dei cavalli e delle vittovaglie. Ci fa accorti che i luoghi più acconci a tener armi sono le alture; e riguardo al tempo quando il vento, la polvere e il sole stanno di fronte al nemico (1), come fece Annibale a Canne contro i Romani. Pone nella fronte dell'esercito e nelle altre parti più esposte a quello che si deve combattere i militi più agguerriti e meglio armati di pesante armatura, come coloro che più possono resistere al primo suo impeto. Provvede in fine di mettere un'eletta di militi, quasi squadron volante

(1) *Aegidii Columnae, De Regim. Princ.*, lib. 3, pag. 360 ec.

di riserva, per recarsi in aiuto delle prime schiere, ove piegassero in volta e ristabilire la pugna.

Toccato così della guerra di campagna, scende a quella d'assedio. Egli entra in tal argomento stabilendo che le piazze siano erette in altura (1), difese da balze scoscese ed inaccessibili, e bagnate dal mare o da fiumi, onde non sia dato all'inimico d'accostarvi le macchine, e che le mura abbiano una forma angolare; affinché se esso si facesse sotto coll'ariete, possa esser ferito non solo di fronte, ma anche di fianco e quasi a tergo. Non omette d'avvisare, che vengano edificate ben solide, terrapianandole colla terra scavata dal fosso che recinge la fortezza per smorzare e rendere pressochè vani i colpi degli enormi sassi lanciati dalle macchine. Prescrive altresì che siano difese da torri e propugnacoli segnatamente alle porte che vuol munite di saracinesche (2) e piombatoi. Insegna che una piazza si può prendere o per virtù d'arme o colla fanie. Per virtù d'arme combattendola con tutti quelli argomenti di guerra in uso a quei tempi. Per la fame arrestando i viveri agli assediati, tagliandoli le acque, impedendoli di mandar fuori le bocche inutili. Fa conoscere del pari agli assediati, che per garantirsi dai colpi degli assediati, piantino il campo fuori del tiro delle loro armi, e l'afforzino con trincere munite di ridotti con fosse e palizzate in circonvallazione e controvallazione.

(1) Oggi questa precauzione sarebbe inutile perchè la forza di proiezione dell'artiglieria le batterebbe in qualunque eminenza ove fossero situate.

(2) Una porta di tavoloni o un cancello di travi collocato sulla porta delle fortezze, sostenuto da corde o catene avvolte ad un subbio, svolto il quale e tagliate le corde, veniva giù quello con impeto.

Fra i modi d'impadronirsi d'una piazza, nota anche l'uso delle cave o cuniculi. Queste cave o cuniculi, specie di gallerie sotterranee, di cui l'uso passò dai Romani ai popoli italiani del medio-evo, durò fra noi sino al secolo XV, in cui esse perfezionatesi, mercè il trovato della polvere, presero il nome di mine: e questi sono i precetti che il Colonna dà sulla lor costruzione. Egli insegna a fare uno scavo in un luogo nascosto della rocca e più profondo del fosso che ne recinge le mura, e profundarlo sì, da arrivarne sino alle fondamenta, che si potranno sostenere con dei puntelli di legno là dove esse s'estendono. Compiuto questo lavoro e ogniqualevolta se ne presenti il favorevol destro, sarà dato fuoco a questi puntelli mediante delle fascine che ne dovranno ricolmare gli interstizj; cosicchè di subito la vorace fiamma riducendoli cenere, il muro, sotto di cui si è potuto penetrar col cunicolo, cadrà e agli assediati sarà dato di penetrar nella rocca attraverso le sue rovine ed impadronirsene (1).

Ora il Colonna, perchè non ne vengano a capo, insegna agli assediati di garantirsi da tali insidie, facendo il fosso profondo e pieno d'acqua e non potendo farvela scorrere, scavarlo tanto profondo che non possa passarsi dagli assediati col cunicolo. E riuscendo vano anche quest'espedito, li suggerisce d'indagare per via d'indizi (2) là dove il nemico comincia e pro-

(1) È da notarsi che sovente all'azione del fuoco veniva sostituita quella dei canapi giranti su' gli argani che consisteva nel legare al puntelli lunghe e grosse fuoi le quali dopo averle assicurate agli argani si tiravano col mezzo di essi a terra i puntelli producendo l'effetto stesso del fuoco.

(2) Le cave si scoprivano vedendo il lume e udeodo il rumore che facevano i cavatori come pure forando il terreno della sospettata cava con lunghi aghi d'acciajo ed altri strumenti.

segue i lavori del cunicolo per opporvisi con un altro o renderglieli impraticabili con materie fetenti.

Entrando, finalmente, a parlare delle munizioni da bocca e da guerra necessarie all'approvvigionamento d'una piazza tanto che dura l'assedio, egli vuole che questa sia fornita di magazzini d'orzo e d'avena, miglio ed ogni maniera di generi frumentari colla previdenza che siano acquistati nel tempo della raccolta, ove si tema lungo l'assedio. Che sia fornita altresì di carni salate e d'altri viveri, distruggendo quelli che non si possono trasportare, perchè il nemico non ne faccia suo pro. Senza che abbia ancora sorgenti limpide ed abbondanti d'acqua, e quando non vi sia, si scavino pozzi e si costruiscano cisterne per esserne durevolmente provvisti: tanto per le munizioni da bocca; in quanto poi a quelle da guerra, ei stima necessario che il forte abbia depositi di zolfo, di pece e d'olio (1) per incendiare le macchine del nemico; di legname e ferramenti per fabbricare e racconciare armi; di sassi per munirne le torri; di vasi di creta pieni di calce polverizzata per accecare il nemico; di nervi di cavalli ed eziandio di capigliature di donna per le balestre; di cuojame fresco per cuoprire e difendere le macchine dal fuoco; di corna d'animali per racconciare gli archi, e brevemente di quanto era necessario per sostenere un assedio colle difese di quell'età.

Questo è in compendio quel che racchiude l'opera del Colonna in quella parte che riguarda la nostra scienza; ora tocchiamo dei suoi pregi.

(1) *Aegidii Columnae, De Regim. Princ.*, lib. 3, pag. 615 ec.

Vogliono i critici che essa s'abbia tolta bella rinomanza più presto per aver promosso e propagato non solo in Italia, ma anco di là dai monti, lo studio d'una scienza della quale per lo innanzi non vedevasi lume (1), anzichè per il suo merito intrinseco letterario, non essendo da essi stimata che come un plagio di quella famigerata di Vegezio, *de re militari*. Ma noi faremo osservare ai nostri lettori benevoli, e colla pace di quei chiarissimi che anche per questo lato l'opera del Colonna ha il suo pregio; in quanto che quando si pose a scriverla, era impossibile di dir cose originali e peregrine sopra la nostra scienza, perchè non si conoscevano ancora le artiglierie che dovevan cambiarne tutti i magisteri, ond'è che ognuno che avesse avuto vaghezza d'occuparsene, gli era giuocoforza d'aspirarsi a quanto ce ne aveva tramandato la sapienza di Roma. Questo fece il Colonna, e se per avventura lo fece anche con troppa pedanteria, a scusarlo pur di tal nota, valga che egli alla fine non era soldato.

(1) Le molte traduzioni che se ne fecero in diverse lingue e perfino una in ebraico citata da Wolfio, vengono a confermare l'asserto.

MARIN SANUTO TORSELLO.

Le crociate, pensiero dei pontefici romani, attuato dai principi e baroni della Cristianità per redimer la santa terra dal giogo degli infedeli, furono i memorabili avvenimenti che porsero il destro agli Italiani nostri di scriver per i primi sulla guerra navale, siccome i seguenti cenni sulla vita e sulle opere di Marin Sanuto Torsello, ci potranno di leggieri addimostrare.

Nacque questo grand'uomo in Venezia nel 1260 da una delle più illustri famiglie di quella città (1), e nella sua prima giovinezza fu segretario, *domicellus*, d'un cardinale di Santa Chiesa Riccardo Petroni da Siena (2).

(1) Non solo la famiglia dei Sanuti fu una delle più illustri di Venezia, ma ancora delle più potenti avendo avuta per oltre un secolo la sovranità dell'isole dell'Arcipelago, conquistate nel 1202 da Marco Sanuto, quando i Veneziani unitamente ai Francesi presero Costantinopoli. Oltre il nostro Marino la casa Sanuto diè alle lettere Livio famoso geografo, e Marino l'uniore storico eccellentissimo.

(2) Riccardo Petroni cardinale di S. Eustachio fu uno dei restauratori del romano diritto nell'università di Napoli. Nato in Siena verso la metà del secolo XIII da una famiglia stata sempre feconda d'uomini insigni fu uno dei padri che assistarono nel 1311 al famoso concilio di Vienna ove secondochè afferma anche il Villani per le loro sterminate ricchezze e non per altro furon processati e condannati al fuoco i cavalieri del Tempio.

Ai suoi tempi le due successive crociate intraprese dal santo re Luigi IX di Francia (1), per ritentare il grande conquisto non avevano sortito altra lieta ventura, che la miseranda morte di quell'ottimo principe sulle coste dell'Africa, e la total cacciata dei cristiani dalla Soria, dappoichè gli infedeli s'erano impadroniti di Tripoli e di Tolemaide (2), invano difese dall'eroico valore del cavaliere del Tempio (3) e dello Spedale (4). Per eventi cotanto funesti, un lutto universale era in cristianità, ben pensandosi al sacrifici d'oro e di sangue fatti da tutti i fedeli per la conquista di quella

(1) Questo principe in quei tempi della forza o della violenza servi di modello a tutti gli altri per le sue mansuete e cristiane virtù.

(2) A dimostrare i brutali costumi di quei Barbari, narrasi nella Somma storica di S. Antonino che nella presa di quest'ultima città fatta dai Saraceni la badessa di quelle monache di S. Chiara per preservare la sua innocenza dai costoro attentati si recise il naso con un rasoio, esortando le sue compagne a far lo stesso per modo che i Saraceni vedendole così deformate le trucidarono tutte e così esse conseguirono la palma del martirio.

(3) Quest'ordine ebbe la sua origine nel 1118 da nove cavalieri francesi i quali dimoravano in Gerusalemme alla difesa dei pellegrini che andavano a visitare il santo sepolcro. Questi cavalieri furono detti Templieri perchè Baldovino II re di Gerusalemme loro assegnò per abitazione un edificio vicino al tempio di Salomone. Nella nota sul cardinale Petroni abbiamo già accennato il fine miserando di quest'ordine illustre che tanti servigi rese alla causa di Cristo.

(4) L'ordine dei cavalieri dello Spedale trasse la sua origine da uno spedale fondato a Gerusalemme da due mercatanti amalfitani, i quali v'ospitavano i pellegrini che arrivavano colà per visitare il santo sepolcro. I cavalieri dello spedale come quelli del tempio alternavano gli esercizi religiosi con i guerreschi per potere all'occorrenza difendere i pellegrini dalle soverchierie degli infedeli. Espulsi i cristiani dalla terra santa si trasferirono a Cipro, e quindi a Rodi; ove dopo un'eroica ma inutile resistenza contro i Turchi, furono costretti a partirsi anche di là e a stabilire la loro residenza a Malta che loro fu data in feudo da Carlo V imperatore.

santa terra, ed alla condizione di lei allorchè l'empio Agareno vi faceva sventolare la sua odiata bandiera, beffandosi del tanto decantato valore del latini guerrieri che non era ad essi servito che a farsi della propria un' inutile sindone.

Marin Sanuto, che nutriva una solenne divozione per la sua fede immortale, sentiva più d'ogni altro il danno e la vergogna che recavale l'accaduto, ed a ripararvi la sua anima cavallerescamente cristiana non scorse altra via che d'eccitare nuovamente i principi ed i popoli d'Occidente a riaccingersi alla grande impresa, dimostrando loro come mal s'affacesse alla loro pietà ed al loro onore, che la terra là dove il Salvatore aveva seminato il grano primo della grazia, rimanesse più oltre alla balia di chi non aveva voce che per offenderlo ed imprecarlo. Mulinando fra se quale potenza della cristianità, avrebbe potuto col proprio navile trasportare i novelli crociati alla grande impresa, ei tosto pensò alla sua nobil patria. Nè il Sanuto nel dare a lei cotal preferenza, era accecato dall'amore che le portava; perocchè i Veneziani, già lo abbiamo ampiamente dimostrato, erano allora il primo popolo navarca dell'Europa. Per avere dei ragguagli precisi e sicuri su i luoghi e le genti là dove avrebbe attuata la idea che fin dalla prima giovinezza gli stava fitta nella mente, e che allora era l'unico palpito del suo magnanimo cuore, pensò di portarsi a visitare le principali contrade dell'Oriente (1), e fatta questa deliberazione coll'entusiasmo d'un crociato e la rassegnazione d'un martire, partì per quei liti remoti. Arrivato

(1) Di fatto videro lo illustre pellegrino la Grecia, Rodi, Cipro, Alessandria e Tolemaide.

colà l'animoso Veneziano, non curando i pericoli che lo circondavano, perchè fidente nel presidio di quel Dio per cui tanto generosamente operava, prese a fare tutte quelle cose che potevano contribuire all'esito avventuroso dell'escogitata intrapresa, esaminando quali sarebbero stati i porti ove l'armata dei crociati avrebbe potuto più facilmente approdare e stanziare; quali le città e le fortezze da conquistarsi. Nè le condizioni di quei mari sfuggirono alla sua attenzione, che ben sapendo il dotto ed esperto marinaio quanto gli scanni, le roccie e gli scogli rendessero pericolosa la navigazione costiera di quell'età, si pose anche ad esplorare il fondo di quell'acque e la direzione di quelle correnti. Fatto ritorno per più fiate in Egitto, alla perfine vi si stabilì, e fornito a dovizia d'appunti su i luoghi e le genti da lui visitate, si fu allora che credè opportuno di mettersi a scrivere nell'imbarbarito idioma del Lazio il suo progetto che gli piacque intitolare: — Libro dei secreti dei fedeli della croce per la recuperazione e conservazione di terra santa — (1), che dedicò al pontefice Giovanni XXII, e che divise in tre libri e ciascuno in parti e capitoli. Noi qui compendieremo la quarta parte del secondo libro, versando esclusivamente sulla guerra di mare.

Coll'Intendimento dunque di principiare la crociata dalla rovina del florido commercio dell'Egitto, facendo

(1) *Liber secretorum fidelium crucis super terras sanctas recuperatione et conservatione*. Quest'opera già da noi citata pubblicata a stampa dal Bongarzio nella sua storia orientale intitolata: *Gesta Dei per Francos*, si trova nella nostra Magliabechiana; e ms. e forse autografa nella biblioteca di S. Marco a Venezia.

trarre ai mercatanti europei direttamente da Bagdad le merci che allora traevano da Alessandria, egli stabilisce che l'armata dei crociati forte di 50 galere tra grandi, piccole e medie (1), prenda terra a quella marina. Discorso della lor forma, struttura e armamento, egli scende a parlare del personale della spedizione, progettando che le sue truppe da sbarco siano forti di quindici mila fanti e trecento cavalieri con due servi per ciascuno soltanto, e che venga fatta eletta sì degli uni che degli altri tra gente robusta e ben addestrata nell'armi, per evitare il caso che non feriscano o feriscano leggermente. Nè di ciò contento, egli progetta altresì, che tanto i cavalieri quanto i fanti tocchin soldo per poterli assoggettare ad una severa disciplina, perchè altrimenti, sarebbe ben difficile di piegarveli.

Venendo a parlare del modo con cui debbono essere armati, egli richiede che per armi difensive portino elmo, corazza, gorgiera, guanti di ferro e scudo (2). Fra questi scudi ei dà la preferenza a quelli che allora si fabbricavano nella Catalogna, sì per la loro leggerezza e solidità, sì perchè stante la loro ampiezza e lunghezza, all'occorrenza potevano anche fare le veci della corazza. Per arme offensiva vuole che ciascnno porti spada e pugnale, e di più il balestriere, due balestre, l'artigliere (3), una mazza di ferro. In quanto all'equipaggio manovrante dell'armata, egli richiede che questo sia fornito d'esperti capitani, piloti, marangoni,

(1) *Secreta fidelium crucis*, lib. II, pars. IV, pag. 65 ec.

(2) *Secreta fidelium crucis*, lib. II, pars. IV, pag. 59 ec.

(3) Pare che i militi chiamati artiglieri *artatores* soprintendessero in quei tempi alle macchine.

calafati e d'ogni generazione d'arti e mestieri, onde ciascuno a sua posta impieghi a pro di lei la propria abilità. Nè pone in non cale la salute del corpo e dell'anima, di tutti gli equipaggi, stabilendo che sulla squadra siano tre medici e tre chirurghi, e preti e frati per esercitare a vicenda il loro ministero.

Senza che onde di nulla difetti l'esercito crocesegnato, egli intende che sia decorato d'una banda militare di pifferi, trombe, corni, cennamelle e di tutti gli altri musicali strumenti della stagione, i quali col loro suono risvegliino i fedeli a pugnare valorosamente contro i nemici della croce. Quindi entra nella parte amministrativa, stabilendo coi più minuti dettagli, la qualità e quantità del vitto da distribuirsi a ciascun individuo degli equipaggi e l'ammontare della paga, che determina secondo il grado. Fornita così la squadra di tutto il suo materiale e personale da guerra, suggerisce all'ammiraglio diversi tattici avvedimenti onde cammin facendo si garantisca dall'offesa del nemico. Lo consiglia dunque a farla precedere da due galere delle migliori e più veloci (1) per virtù di remi per osservare che il nemico non si nasconda dietro le punte dell'isole e le piombi addosso, senza darle nemmeno facoltà di mettersi in difesa, e che a notte calata tutti i legni che la compongono portino dei segnali, acciò che se qualche nave avversaria si mischiasse alle proprie, sia tosto riconosciuta. Fatto poi giorno, sarà suo pensiero d'inviare gente a terra sulle vette dei monti vicini per esplorare le mosse del nemico e darne avviso. Istruisce ancora l'ammiraglio, che quante volte

(1) *Secreta fidelium crucis*, lib. II, pars. IV, pag. 82 ec.

debba ordinarsi la squadra in battaglia, la disponga in forma di luna falcata o di scudo, o come meglio gli verrà in taglio.

Prese queste precauzioni, gli dà facoltà d'appicare la pugna il più quietamente possibile, lasciando di riserva il 4.^o o il 5.^o delle galere per rinfrescarla là dove occorra. L'insegna inoltre, che se per avventura i figli della perdizione barricassero alla squadra la entrata nella foce del Nilo gettandovi attraverso catene e ponti sulle barche, mandi colà delle navi cariche e ben contrappesate (1), che a vele distese facciano impeto in quelli ingombri, li fracassino e li distruggano. L'avverte però, che questi non si muovino ad operare lo accennato, allorchè il fiume si trovi gonfio e precipitoso, ma sì bene nella sua decrescenza, e quando fa gran vento di mare, e l'acqua ne refluisce per modo da entrare agevolmente nella foce del Nilo col vento in poppa. Vuole ancora che le maggiori navi della flotta siano scortate da altre minori, acciocchè il nemico non ardisca raggiungerle a nuoto nel fiume per forarle e calarlo a fondo, facendo però intendere che cotai cosa non riuscirebbe di così facile esecuzione, non tanto per le correnti rapide di quell'acque, quanto pei coccodrilli che le infestano.

Questo è in compendio quel che racchiude la 4.^a parte del secondo libro dell'opera del Sanuto circa la guerra navale. Ora seguitiamo a narrare della sua vita, e diciamo che compiuta la sua dotta fatica colla piena coscienza d'aver ben apparecchiato le giuste vendette d'una fede innocente, che l'empio Agareno

(1) *Secreta fidelium crucis*, lib. II, pars. IV, pag. 51. ec.

diuturnamente oltraggiava, la presentò il 24 settembre del 1321 in un con quattro mappe di suo disegno, a papa Giovanni XXII in Avignone. Ma nè esso, nè gli altri principi della Cristianità, che esso visitò di persona e per lettere, vollero farsi iniziatori ed auspici del fine a cui essa intendeva, studiandosi di capacitarlo, che la pace era troppo compromessa in Occidente per pensare a turbare quella dell'Oriente (1). Così rimase non altro che pergamena bagnata un'opera che costò allo sventurato autore 18 anni di fatiche e di spese, e che oltre non pochi ammaestramenti sulla guerra navale racchiude un tesoro di preziose cognizioni sopra altre scienze siccome la geografia, la politica, la teoria e la pratica del commercio del mondo civile di quei tempi (2).

(1) Ed in vero, allora, come asserisce Michaud, l'illustre storico delle crociate, l'Inghilterra e la Scozia erano in guerra; gli Stati della Germania divisi; i re di Sicilia e di Napoli non avevano tra loro che una tregua di breve tempo; reciproca diffidenza impediva ai re di Cipro e di Armenia d'unire le loro forze contro il nemico comune; i re di Spagna difendevano i loro stati dai Mori; l'Italia trovavasi al solito nelle luride fiamme delle sue discordie.

(2) L'opera del Sanuto, come afferma il veneto Storico de Langier, segnò un avvenimento nel mondo letterario. Tenuta in alta pregio dai nostri dotti italiani lo fu ancora dagli stranieri, in ispecie dal gran Leibnizio, il quale in una delle sue scritture se ne propose in stesso fine, modificato però da quel che esigeva la novella qualità dei tempi. Vedi nella Storia delle Crociate di Michaud la lettera scritta da questo sapientissimo tedesco a Tompono ministro degli esteri di Luigi XIV.

CRISTINA DA PIZZANO.

Cristina di Tommaso da Pizzano (1) nacque in Venezia nel 1364 ove il padre di lei era consigliere della repubblica (2). All'età d'anni 5 andò colla madre a raggiungerlo in Francia per esser ivi stato fermato da quel re Carlo V detto il Saggio a servirlo nella qualità d'astronomo. Non appena compiuti 13 anni, la impalmò un gentiluomo della Piccardia chiamato Stefano Du Castel. Ma poco appresso tali nozze, re Carlo morì, e il figlio e successore di lui, Immemore degli eminenti servigi resigli dal nostro Italiano, gli tolse una gran parte degli appuntamenti assegnatigli dal padre (3), e il rimanente glieli pagò malamente (4).

Pochi anni appresso la morte del suo regal benefattore per la vecchiezza accompagnata da lunga infermità, e forse pel torto ricevuto, pur desso morì.

(1) Detto così perchè nativo di questa terra nell'Alpi di Bologna.

(2) *Memoires de Litterature, tirez de registres de l'Academie royale des inscriptions et belles lettres*, tome II, pag. 704.

(3) Il padre gli passava 100 franchi al mese, pari a 700 lire, moneta francese del secolo passato.

(4) *Memoires*, cc. pag. 706.

La ruota del tempo aveva fatto trovare alla sventurata Cristina nell'amore ognor più fervente del suo Stefano un lenimento a tanta perdita, quando per compier la iliade degli infortuni di questa interessante famiglia, anch'egli, che n'era il sostegno, le fu rapito nella ancor fresca età d'anni 34, abbandonando lei di 25 con tre figli. Passati i primi anni della sua vedovanza nel sostenere delle liti dalle quali era uscita sempre colla peggio per non esserle mai stata fatta giustizia, stanca d'una vita sì agitata e sì poco conforme al suo carattere, cercò pace e conforto nelle meste solitudini della scienza (1), studiando e componendo in tutti quei rami che erano i più in voga all'età sua. Ma lasciamo che dessa stessa nel suo ingenuo linguaggio ci faccia conoscere il sistema da lei tenuto in questi studii.

Ne me pris pas, ella dice, comme présomptueuse aux parfondesses des sciences obscures ec. Ains comme l'enfant, que au premier ont met a l'A, B, C, D, me pris aux histoires anciennes des commencements du monde; les histoires des Ebrieux des Assiriens et des principes des signouries procedant de l'une en l'autre, dessendant aux Romains, des François des Bretons et autres plusieurs historiographes, après aus déductions des

(1) Le lettere in tutti i templi servirono di conforto ai grandi infelici. Socrate la notte antecedente al giorno in cui doveva ber la cicuta, compose un Inno in onore d'Apollo e di Diana e pose in versi una favola d'Esopo. Boezio condannato a morte da Teodorico prima di morire compose in carcere il suo bel trattato della Consolazione. Dante nel suo esilio scrisse il divino poema, che fu il primo capolavoro della letteratura italiana e cristiana. Camoens pure esule a Macao, là principiò la sua *Lusiade*. Cervantes nelle prigioni d'Armagrillo compose la prima parte del suo *Don Quixote*.

sciences, selon ce que en l'espace du temps que y estudiai en pos comprendre, puis me pris aus livres des poëtes (1).

Ora per aver applicata la pieghevolezza del suo ingegno a tutte queste svariate cognizioni essa fu scrittrice di storie, romanzi, epistole, poesie (2) e quel che è più singolare, posto mente al suo sesso, d'una opera militare sulla quale per esser nostro argomento ci tratterremo. Quest' opera di Cristina alla quale ella diè il titolo de *Livre des faits d'Armes et de Cheval-*

(1) *Memoires*, ec., pag. 708.

(2) Ecco l'elenco dello sue opere in poesia.

Cent Balades.

Lais.

Virelais.

Rondeaux.

Jeux à vendre, autrement *Vente d'Amours*.

Autres Balades

L'Epistre au Dieu d'amours.

Le dést des deux Amants.

Le livre des trois Jugemens.

Le livre du dit de Poissy.

Le Chemin de l'oe estude.

Les dits Moraux, ou les enseignements que
Christine donne à son fils.

Le Roman d'Othes, ou l'epistre d'Othea à
Hector.

Le livre de Mutacion de Fortune.

In prosa.

Histoire du roy Charles le Sage.

La Vision de Christine.

La Cité des Dames.

Les Epistres sur le roman de la Rose.

Le livre des Faits d'armes et de Chevalerie.

Instruction des Princesses, Dames de Cour
et autres lettres à la Reine Isabelle
ou MCCCCV.

Les Proverbes moraux et le livre de Prudence.

lerie è divisa in quattro parti delle quali le prime due s'aggirano sulla guerra attiva e l'altre sul giure militare. Noi daremo un breve cenno sulle prime due parti che trattano del modo di combattere e difendere le fortezze. Dessa vuol, dunque, che le loro mura siano doppie terrapienate e con feritoie pel passo dei verrettoni, dimostrando la necessità che in ciascuna faccia vi sia una piazza per situarvi le macchine e che i fossi siano scavati profondi per amor delle mine, e di gran sezione per impedire che vengano colmati. Spiega del pari la necessità che la rocca sia provveduta d'acqua dolce e d'ogni sorta di munizioni da bocca e da guerra. E facendo di quest'ultime una minutissima descrizione non omette le bombarde con polvere, palle e cocconi (1) ed ogni loro attrezzo, non che le macchine antiche e gli strumenti manuali de' guastatori. Esige che gli assediati si muniscano di fossi e palizzate in circonvallazione e controvallazione. Quindi prosegue con lo stato delle artiglierie necessarie a battere una piazza, descrivendo perfino le dimensioni dei letti, dei diversi ingegni, gli strumenti delle maestranze, le scale per la scalata, i gatti (2), i battifredi (3). Indica il

(1) Specie di taraccio di legno, di forma tonda, col quale si separava la carica della polvere posta nella camera, o nella campana dei pezzi incamerati od incampanati, dalla palla, e da ogni altro corpo che vi si soprapponesse; s'adopra ancora nel caricare i mortai, i petardi ec. V. Grassi, Dizionario militare alla voce.

(2) Il gatto era una macchina militare fatta d'un sol tetto o lavolo intessuto di vinchi e coperto di pelli crude dal quale pendeva una gran trave ferrata chiamata montone, con cui si battevano le mura nemiche, e d'un forte rampiccone di ferro con che s'aggrappavano e tiravano abbasso i merli e le pietre, già smosse dall'urto del montone.

(3) Torre stabile di legno, che gli antichi Italiani fabbricavano per guardia e difesa in qualche sito, tenendovi sentinelle, che all'ac-

modo d'impedire il soccorso alla città assediata immaginata alla riva d'un fiume o del mare; ripete da Vegezio la descrizione delle macchine lanciatrici e termina colla guerra navale (1). La parte terza e quarta del libro che parlano esclusivamente del giure militare, essa non ha verecondia a confessare d'averla in gran parte estratta dall'*Arbre de Bataille* d'Onorato Bonnor monaco provenzale. Ma non così riguardo a lei, si governò Giacomo de Beuil, celebre guerriero francese della metà del secolo XV, il quale in un suo scritto, riportò lunghi squarci dell'opera di Cristina, specialmente circa l'artiglieria, mentendo coll'asserire d'averli tolti da Vegezio (2). Cristina come ella stessa ci fa intendere, fu consigliata a fare un tal lavoro dai celebri capitani che allora decoravano la guerresca corte del VI Carlo, forse conoscendosi da costoro la opportunità d'una tal pubblicazione, in un'epoca in cui la Francia volgeva alla sua rovina, straziata al cuore dagli interni ed esterni nemici suoi. L'opera di Cristina, ora scendendo a parlare dei suoi pregi, ha il merito incontrastabile d'esser reputata la migliore di quante da Vegezio fino allora videro la luce. Perocchè essa invece di copiare servilmente questo latino scrittore, come aveva fatto Egidio Colonna estrasse il fiore dei suoi precetti facendo eziandio costarsi dei nemici, davano il segno della campana posta in cima della torre stessa.

(1) Della vita e delle opere degli Italiani scrittori d'artiglieria, architettura e meccanica militare, da Egidio Colonna a Francesco Marchi. Memoria storica L. di Carlo Promis nel trattato d'architettura civile e militare di Francesco di Giorgio Martini, pubblicato dal Cav. Cesare Saluzzo, T. II, parl. 2.ª, pag. 19.

(2) *Traité du gouvernement Monastique, Economique, Politique*, du Jouvencel. Codice della biblioteca Saluzziana.

tesoro di tutte quelle mutazioni e di quei perfezionamenti che per quel che spetta la tattica assidionale v'erano stati operati allora dall'artiglierie, per valersene poi come di base alle migliori massime d'offesa e di difesa, di cui la Francia sperimentò la utilità nelle guerre che sosteneva allora. Il che d'altra parte avrebbe fatto il Colonna se ai suoi tempi le nuove armi da trarre, fossero state conosciute.

Rispetto all'ingegneria, le principali s'aggirano sulle trombe di fuoco (1) imitate dai Saraceni per incendiare le macchine: le palle infuocate lanciate dai mangani: le piazze d'armi lungo le mura per piantarvi macchine, e pezzi; i varii calibri dell'artiglierie adattati al differente servizio nell'assedio d'una piazza (2). Ma ora notiamo che nè questa sua opera, nè tutte l'altre del suo nobile ingegno sembra che conferissero a migliorare la posizione poco florida nella quale l'avevano lasciata il padre ed il marito; perocchè essa, sovente nei suoi scritti, muove lamento sopra i suoi pecuniarii imbarazzi. Se non che reso noto alla sua madre patria lo stato di questa sua rara figlia, il duca di Milano s'affrettò a soccorrerla invitandola alla sua corte (3), ma essa ricusò l'invito forse per il dolore di dover abbandonare la terra che copriva le ceneri dei suoi più cari. Nè lasciamo che

(1) Stromento di legoo, di ferro o di rame, tondo e cavo, lungo da tre sino a oove piedi, che s'empiera di polvere e d'altre materie accendibili, e che s'ionastava sulla punta d'uaa picca e si reggeva con lungo manico di legno oode senglialo coontro a' oeoici.

(2) Della vita eo., pag. 21.

(3) Ecco come Cristins parla delle geooeroe offerte fattele da questo suo potente e generoso amico perchè lo cconteolasse: Très-graudement avoit ordonné de mon estat par reotes a toujours, an y aller voulnye: et ce scevent plusicors gentils hommes ec.

Io stesso fece con altri principi i quali parimente l'avevano invitata a fermare la sua residenza presso di loro. S'ignora quando questa nostra illustre concittadina che per vera e svariata scienza, fu forse l'unica dell'età sua, vedesse l'ultima sera: solo diremo che a serbarcene più cara e durevole la memoria, la sua bella e nobile effigie si vedeva miniata anche nel nostro secolo nella biblioteca reale di Parigi in una delle sue opere manoscritte, delle quali già demmo l'elenco, la Città delle dame, al N.º 7393. Ivi l'artista ha rappresentata Cristina assisa sopra una sedia baronale, colla testa inclinata sul concavo della mano sinistra, e col gomito posato sopra una scrivania. Il volto di lei, d'un brunetto incarnato, è ovale e regolarissimi ne sono i lineamenti. Pare quasi sopita tenendo gli occhi socchiusi. Porta in testa un berretto di velluto bleu a pan di zucchero ombreggiato da un velo finissimo che, stando alzato, lascia vedere tutto il suo leggiadro e dolce sembiante. Un abito di stoffa bleu al basso ricamato in oro e soppannato d'un drappo color foglia morta che le si apre sul florido seno, la veste tutta lasciando scorgere un corsaletto colore di porpora.

FIXE

1849

1843

ERRATA

CORRIGE

Pag. 13 verso 41 carri

- » ivi » 49 questi
 » 49 » 26 un poco alterata
 » 21 » ultimo, nota (5)
 » 37 » 29-30 il bossolo (*boite*)
 porta, ec.
 » 41 » 5 dal XV al XVI se-
 colo,
 » 51 » 29 Terrazzini di le-
 gno attaccati ai pen-
 noni (nota)
 » 73 » 44 un poco alterata
 » ivi » 32 le navi da guerra
 in genere furono
 anche aumentate di
 verticali sostegni.
 (nota)
 » 84 » 2-3 per seguitarie
 » 101 » 47 chò
 » 116 » 44 e militavano in
 essa (3)
 » ivi » 48 le sue due riviere.
 » 117 » 30 (2) Ivi, pag. 215.
 » 121 » 24 sinuosità
 » 128 » 48 Due suonatori di
 nacchere
 » 153 » 3 in simulata armata
 (nota)
 » ivi » 45 or conteria: (nota)
 » 199 » 6-7 Interessato d'a-
 vere, ec.
 » 201 » 47 di caricare
 » 202 » 27 aggrandimenti (nota)
 » 215 » 21 superficie

corvi

- queste
 notevolmente alterata
 (6)
 il bossolo porta, oc.
 dal XII al XIII secolo,
 Terrazzini di legno attaccati agli
 alberi
 notevolmente alterata
 le galere in genere furono anche
 aumentate di verticali sostegni
 per le rembate.
 per seguitario
 che
 e militavano in essa.
 le sue due riviere (3).
 (2) Serra, Storia della Liguria,
 Tom. II, pag. 215.
 sinuosità
 Un suonatore di nacchere
 in simulacro armata
 or canteria:
 Interessato il principe d' avere ec.
 di caricarvi
 aggrandimenti
 superficie



